- AKCJA BUKARESZT
- LATAŁEM NA SZD-24 „FOKA"
- II GWIAŹDZISTY ZLOT DZIENNIKARZY I PILOTÓW

SKRZYDLATA POLSKA

NR 23 (622) • 9. IV. 1963 • ROK XIX XXXIII • CENA 2 zł

Gwoździem tegorocznego sezonu lotniczego był II Gwiaździsty Zlot Dziennikarzy i Pilotów z okazji VI Tygodnia Ziem Zachodnich i XX Rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego. O zlocie piszemy na stronie 14—15. Na zdjęciu: Po zrzucie meldunku. Foto: A. Ziemiński

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

MINISTER Komunikacji PRL Józef Popielas poinformował przedstawiciela PAP o dotychczasowych efektach działalności Komisji Transportowej RWPG, której jest przewodniczącym. W dziedzinie komunikacji lotniczej — stwierdził minister — opracowujemy m. in. wspólne plany budowy i rozbudowy lotnisk, ich wyposażenia w nowoczesne urządzenia łączności i sygnalizacji, ujednolicenia przepisów nawigacyjnych. Współpracy „na co dzień" służy organizacja, zrzeszająca przedsiębiorstwa lotnicze Polski, Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Rumunii i Węgier.

★

LOTNICTWO sanitarne nawiązało współpracę z ratownikami tatrzańskimi Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego w Zakopanem. Planuje się przeszkolenie pewnej grupy osób z obu stron, aby jeszcze w tym sezonie letnim można było szerzej niż dotychczas wykorzystywać śmigłowce sanitarne do akcji ratowniczych w trudnych warunkach górskich.

★

W MIELCU odbyły się z okazji rozpoczęcia sezonu lotnego młodzieżowe zawody p.n. „Mały Gordon Bennett", w czasie których wypuszczono ponad 100 baloników. Organizatorem imprezy był Aeroklub Mielecki.

★

NA LOTNISKU aeroklubu w Stalowej Woli odbędą się w dniach 17—23 czerwca br. VI Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji.

★

W SALACH wystawowych Klubu Oficerskiego w Warszawie przy Al. Niepodległości 141 otwarta została wystawa plastyka Mariana Stępnia, zorganizowana przez Dom Wojska Polskiego i Związek Polskich Artystów Plastyków. Wystawa czynna będzie jeszcze przez cały czerwiec. Jest

Marian Stępień

to dopiero druga indywidualna wystawa tego znanego plastyka. Gromadzi ona różnorodne eksponaty — od malarstwa, poprzez grafikę do projektów architektonicznych, m. in. w lotnictwie komunikacyjnym samoloty LOT-u). Te ostatnie prace przyniosły Stępniowi duże uznanie. Na interesującej wystawie oglądamy m. in. zdjęcia wnętrz biur PLL LOT w Paryżu, Atenach i Kopenhadze, a także model samolotu Il-18, dla których to maszyn podobnie jak innych „szatę zewnętrzną" projektował właśnie Marian Stępień.

★

W POZNANIU odbył się V Ogólnopolski Turniej Drużyn Lotniczych. Obejmował on zawody modelarskie, przegląd dorobku drużyn, wyniki popularyzacji lotnictwa oraz bieg harcerski połączony ze sprawdzeniem wiadomości lotniczych. Pierwsze miejsce zajęła reprezentacja szczepu lotniczego (5 osób) „Wzlot" z hufca w Gdańsku.

★

W KROŚNIE odbyło się 19 maja br. walne zgromadzenie sprawozdawcze Aeroklubu Podkarpackiego, na którym podsumowano działalność roku ubiegłego oraz ustalono wnioski do dalszej pracy.

III SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA BIAŁOSTOCCZYZNY

W dniach od 19 do 26 maja br. na lotnisku Krywlany rozegrane zostały III z kolei Szybowcowe Mistrzostwa Białostoczczyzny podczas których przeprowadzono 3 konkurencje. Mistrzem Białostoczczyzny na rok 1963 został Konrad Wiciński z Białegostoku — 2 253 pkt. Drugie miejsce zajęła Lucyna Bajewska z Warszawy — 2 015 pkt, a trzecie Pelagia Majewska również z Warszawy — 1 623 pkt. W mistrzostwach startowało 15 zawodników. Dalsze informacje na ten temat podamy w jednym z następnych numerów „Skrzydlatej".

★

SZYBOWNICY Aeroklubu Warszawskiego, wykorzystując w dniu 24 maja br. wschodni spływ po froncie chłodnym, zaatakowali diamentową odległość 500 km. Trasa prowadziła z Kałuszyna (po odholowaniu) do Kamienia Pomorskiego. Diamenty zdobyli Michał Siekierzyński i Franciszek Szachewicz, którzy lecieli na szybowcach „Foka". Aleksander Murawski przeleciał 470 km, a Henryk Kalita 270 km. (pj)

★

SAMOLOT Holenderskich linii Lotniczych DC-7F zabrał na swój pokład 23 maja br., już po raz drugi w tym miesiącu, 15 koni arabskich czystej krwi i przetransportował je z warszawskiego lotniska Okęcie do Stanów Zjednoczonych. (ku)

★

W FORDONIE koło Bydgoszczy odbyły się 23—28 maja br. III z kolei Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza, o puchar „Gazety Toruńskiej", które tym razem zorganizował Aeroklub Bydgoski. W zawodach startowali piloci z aeroklubów. Bydgoszczy, Torunia, Grudziądza, Inowrocławia i Włocławka. Wyniki indywidualne i zespołowe tych mistrzostw podamy w następnym numerze.

★

NA LOTNISKU Aeroklubu Włocławskiego w Lubaniu Kujawskim odbyły się 19 maja br. XVIII mistrzostwa Polski modeli latających z napędem gumowym. W grupie seniorów zwyciężył Kosiński, a w grupie juniorów Włodarczyk — obaj z Warszawy. W grupie seniorów i juniorów startowało po 45 zawodników z 19 aeroklubów.

★

W RADAWCU na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego odbyły się 26 maja br. XVIII mistrzostwa Polski modeli z napędem mechanicznym. W grupie seniorów I miejsce zajął Julian Falęcki z Warszawy, a wśród juniorów najlepszym okazał się Jerzy Pachowski z Gdańska. Startowało 90 zawodników.

★

MŁODZIEŻ z Klubu Astronautycznego LOK w Ursusie koło Warszawy wystrzeliła 27 maja br. na poligonie pod Pruszkowem 5 czteroczłonowych rakiet typu „Ursus" (na paliwo stałe), które osiągnęły wysokość ok. 5 tys. m i powróciły następnie na spadochronach na ziemię. W rakietach znajdowały się nadajniki radiowe działające na fali 27,970 MHz oraz poczta rakietowa z listami i wiązankami kwiatów.

NAJAZD PISARZY NA CWL

MINISTERSTWO Kultury i Sztuki, na przestrzeni ostatnich lat, zorganizowało trzecią z kolei po kraju 70-osobową wycieczkę pisarzy w Miesiącu Oświaty i Książki. Tegoroczna trasa obejmowała południowe województwa z uwzględnieniem Rzeszowszczyzny, ogromnej inwestycji Turoszowa, spotkań z aktywem partyjnym i wieczorów autorskich.

Po zwiedzeniu Bieszczad wycieczka pisarzy była także gościnnie przyjmowana przez kierownictwo Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie. Część pisarzy-entuzjastów lotnictwa otrzymała zaproszenie na odbycie gościnnych lotów. Niektórzy z Koła Młodych ZLP zetknęli się z lotem i akrobacją po raz pierwszy. Wdzięczni za umożliwienie im wspaniałych przeżyć lotniczych — za pośrednictwem „Skrzydlatej" składają mjr Richterowi oraz instruktorom CWL wyrazy swojej wdzięczności.

Oto oni w otoczeniu seniorki lotnictwa, autorki książek o tematyce lotniczej Marii Wardasówny, która jeszcze przed dwoma laty trenowała w Krośnie na „Junaku-3" (zdjęcie 1).

Zdjęcie 2: Maria Wardasówna w towarzystwie komendanta CWL mjr Richtera oraz 18 Afrykańczyków, przybyłych do Polski celem zapoznania się z techniką pilotażu, którą po powrocie do własnych krajów wykorzystają w zakładanych szkołach lotniczych.

Zdjęcie 3: Poetka Zofia Woźnicka po emocjonującym locie wysiada z samolotu, pilotowanego przez szefa pilotażu CWL — instruktora Wołka.

Zdjęcia: W. Szostak (1) i M. Wardasówna (2)

PIERWSZY TRÓJKĄT 500

W omówieniu zamieszczonej niedawno tabeli rekordów szybowcowych podaliśmy, że w konkurencji prędkości przelotu po trasie trójkąta 500 km wszystkie pozycje w tabeli są puste. Śpieszymy donieść, że jedna z tych pozycji została zapełniona. Międzynarodowa Federacja Lotnicza biuletynem z dnia 21 maja 1963 r. zatwierdziła pierwszy wynik w konkurencji trójkąta 500. Pierwszym rekordzistą — już czwartego dnia od daty wprowadzenia tej nowej konkurencji do tabeli rekordów — został Południowoafrykańczyk Robert R. Clifford. W dniu 4 stycznia br. uzyskał on na szybowcu Ka-6 na trasie Kimberley — Brandfort — Makwassie Junction — Kimberley prędkość 71,39 km/h, a więc prawie dokładnie taką samą jak W. Czuwikow na szybowcu A-15 w pierwszej takiej konkurencji na kontynencie europejskim podczas II Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych w Lesznie w dniu 13 czerwca 1962 r. Minimalnie gorszą prędkość uzyskali wówczas piloci polscy na „Fokach" (Pieczewski i Popiel 70,8 km/h, Adamek 70,1 km/h). Istnieje więc realna szansa poprawienia nowego rekordu w naszych warunkach, w każdym zaś razie pozostały jeszcze do ustanowienia obydwa rekordy kobiece w tej konkurencji (D-1 i D-2) oraz ogólny D-2 (szybowce wielomiejscowe).

★

Przy okazji prostujemy błędy, jakie wkradły się do tabeli rekordów szybowcowych zamieszczonej w Nr 21 „SP" z dnia 26 maja br.: — odległość przelotu docelowo-powrotnego G. H. Georgeson: winno być 644,91 km (a nie 644,1 km); — odległość przelotu docelowego (rekord kobiecy międzynarodowy) P. Majewska: winno być 562,6 km (a nie 526,6 km). Dalsze dwa błędy zostały powtórzone wskutek wykorzystania zeszłorocznego składu: odległość przelotu otwartego, L. Bajewska, winno być 676,1 km (a nie 671,1 km) oraz trójkąt 300 Ross-Wilson, data 13.8.58, a nie 13.8.59.

(ork)

Biuro LOT-u w Moskwie

W Moskwie uruchomiono w końcu maja br. biuro Polskich Linii Lotniczych LOT, którego otwarcia dokonał dyrektor naczelny PLL LOT inż. Jan Zwierzyński. Z tej okazji odbyło się w gmachu ambasady polskiej w stolicy ZSRR przyjęcie, na które przybyli m. in. przedstawiciele Zarządu Głównego „Aeroflotu".

Nasi KORESPONDENCI piszą

Aeroklub PRL

W dniach 4-6 kwietnia br. w Biurze Zarządu Głównego APRL odbyła się odprawa szefów technicznych aeroklubów regionalnych, centrów i szkół. W odprawie, poza zainteresowanymi pracownikami służby inżynieryjno - lotniczej APRL, wzięli udział: sekretarz generalny Zarządu Głównego APRL, z-ca głównego inżyniera lotnictwa WP, naczelnik Wydziału Personelu Lotniczego DLC oraz odpowiedzialni pracownicy innych służb biura ZG APRL.

Zwyczajem lat ubiegłych, główny inżynier Aeroklubu PRL dokonał oceny wykonania zadań, stojących przed służbą inżynieryjno-lotniczą APRL w roku ubiegłym oraz omówił wytyczne na rok bieżący. Zarówno w ocenie jak i w dyskusji poruszono szereg ciekawych i istotnych problemów. Omówiona została sytuacja sprzętowa w roku bieżącym i latach następnych. W związku z tym nakreślony został kierunek w zasadach eksploatacji i wykorzystania sprzętu. Wiele czasu poświęcono zagadnieniu napraw sprzętu, bowiem warunki obiektywne, jakie złożyły się na niewykonywanie napraw, spowodowały nagromadzenie się dużej ilości sprzętu. Powstało więc zagadnienie maksymalnej koncentracji sił i skierowanie ich na naprawy oraz w szerszym niż dotąd zakresie przesunięcie napraw szybowców na aeroklubu, centra i szkoły.

Osobny temat stanowiło zagadnienie radiofonizacji i radionawigacji. Aczkolwiek służba inżynieryjno-lotnicza jest bezpośrednio zainteresowana tym zagadnieniem, to z toku dyskusji wynikało, że jest ona zaniepokojona niepełnym wykorzystywaniem posiadanych urządzeń radiowych, które niewątpliwie mogą oddać nieocenione usługi.

Szkolenie i doszkalanie kadry technicznej oraz szkolenie techniczne personelu latającego, uzyskiwanie licencji i dodatkowych uprawnień było jednym z głównych tematów odprawy. Podkreślono tu konieczność przygotowania odpowiedniej bazy szkoleniowej, przygotowania personelu technicznego i latającego do obsługi i eksploatacji sprzętu konstrukcji metalowej.

Każde z poruszonych zagadnień stanowi problem sam dla siebie i nie wyczerpuje wszystkich tematów, omawianych na odprawie. Należy jednak podkreślić, że przy omawianiu poruszonych tematów nie uchodziło uwadze zebranych zagadnienie bezpieczeństwa latania i ekonomiki naszej działalności. Przytaczano tu szereg przykładów i wskazywano na ścisłe powiązanie szkolenia i obsługi z bezpieczeństwem latania oraz wykorzystywanie sprzętu i napraw ze stroną ekonomiczną naszej działalności.

Na marginesie omawianych spraw chciałbym jeszcze dodać, że jak wykazała dyskusja — w większości przypadków szefowie techniczni to nie tylko rzemieślnicy. Ich postawa, gospodarność, spojrzenie na całość zagadnienia, troska i współodpowiedzialność za rozwój lotnictwa, stawia ich do rzędu działaczy lotnictwa.

E. Krajewski

Kielce

W Kielcach i Starachowicach oraz w Liceum Pedagogicznym w Busku Zdroju odbyło się spotkanie młodzieży z b. szybowcowym mistrzem świata, Adamem Witkiem. To ostatnie zasługuje na specjalną uwagę. Odbyło się ono z inicjatywy opiekuna koła lotniczego i instruktora modelarstwa lotniczego w jednej osobie, prof. Honoraty Barłóg.

Już po wejściu do samej szkoły widać było pięknie wykonane fotogazetki, obrazujące osiągnięcia lotnictwa sportowego, wojskowego oraz gazetkę o najaktualniejszej tematyce lotniczej.

Sam program spotkania był również bardzo ciekawy i starannie przygotowany, a składało się nań wykonanie kilku melodii przez szkolną orkiestrę oraz występ duetu uczennic i solisty zespołu, Henryka Makowskiego. Występy ucznia iluzjonisty kończyły program, przygotowany na przyjęcie gościa. Spotkanie odbywało się w obecności ok. 200 osób, w atmosferze dużego zainteresowania i upłynęło bardzo mile. Na zakończenie wyświetlono filmy lotnicze.

W zamian za to spotkanie wiceprezes Aeroklubu Kieleckiego, Adam Witek, obiecał kilka lotów dla młodzieży tej szkoły. Spotkanie było naprawdę bardzo udane. Tą drogą pragniemy serdecznie podziękować organizatorom spotkania.

Dodać należy, że koło lotnicze Liceum Pedagogicznego w Busku Zdroju, którego przewodniczącą jest uczennica — Wanda Sobierajska, jest jednym z najlepiej pracujących na terenie naszego aeroklubu.

Józef Pańtak
Kielce

DO i OD REDAKTORA

„ŁOSIE" W KAMPANII WRZEŚNIOWEJ

Szanowny Panie Redaktorze!

Z prawdziwym zainteresowaniem czytałem pracę R. Kaczkowskiego na temat dziejów samolotu „Łoś" (nr. nr. 15, 16, 17 „SP" z br). Niezależnie od informacji technicznych, autor wspomniał także o działaniach tych samolotów podczas kampanii wrześniowej. Do tej części artykułu wkradł się przykry lapsus. R. Kaczkowski pisze bowiem:

„Ostatnim bojowym sukcesem X i XV dywizjonu Brygady Bombowej były walki z 15 na 16 września 1939 roku. Pod bombami „Łosi" znalazł całkowitą zagładę XXII Korpus Pancerny SS „Germania" gen. Kleista."

Pragnę w związku z tym wyjaśnić:

1. Sformułowanie z 15 na 16 września, sugerujące działania nocne, użyte zostało zapewne omyłkowo; „Łosie" nie wykonywały żadnych bojowych lotów nocnych, chodzi więc z pewnością o akcje w dniach 15 i 16 września.

2. W dniu 15 września „Łosie" nie wykonywały żadnych nalotów bombowych, zaś w dniu 16.IX.1939 r. na bombardowanie wyleciały raz 4, a raz trzy samoloty (patrz A. Kurowski — „Lotnictwo polskie w 1939 roku"). Nie trzeba chyba udowadniać, że akcja 7 samolotów nie mogła przynieść „zagłady" całemu korpusowi pancernemu (każda z niemieckich dywizji pancernych miała ok. 500 wozów bojowych różnego typu).

3. Żaden korpus pancerny SS nie mógł brać udziału w kampanii wrześniowej. Tak duże związki taktyczne Waffen-SS powstały dopiero w dwa lata później.

4. Nazwę „Germania" nosił we wrześniu 1939 r. samodzielny, zmotoryzowany pułk SS, dysponujący jedynie pancernym oddziałem rozpoznawczym.

5. Gen. kaw. Ewald von Kleist dowodził w 1939 roku XXII korpusem Wermachtu, składającym się z 3 dywizji górskich.

6. Oddziały XXII korpusu bombardowane były przez Brygadę Bombową w dniu 14.IX., natomiast 16.IX bombardowano niemieckie oddziały — w rejonach Hrubieszowa, Włodzimierza Wołyńskiego i Włodawy.

Podane powyżej fakty mają wprawdzie w odniesieniu do całości tematu znaczenie raczej marginesowe, tym niemniej uważam, że warto wyjaśnić nawet te drugorzędne szczegóły.

Rajmund Szubański

ECHA ECHA

GŁOS POLSKI Z ZAGRANICY

JESZCZE dziś dobiegają nas echa wspaniałego sukcesu polskich szybowników w Argentynie. Szczególnie cała prasa polonijna, europejska i pozaeuropejska, przyjęła z wielką radością wiadomość o zwycięstwie Polaków na IX Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Junin. W licznych artykułach i notatkach omawiano szczególnie zwycięstwo Edwarda Makuli i Jerzego Popiela; podkreślano, że wyniki osiągnięte przez ekipę polską są zarazem triumfem polskiej myśli technicznej.

Właśnie dziś, w czasie trwania Mistrzostw Polski w Lesznie, chcielibyśmy zacytować co pisał ukazujący się w Argentynie „Głos Polski". W obszernym artykule czytamy tam m. in. co następuje:

„...Od chwili przyjazdu naszych zawodników do Argentyny serca polskie w tym kraju zabiły gorącej. Towarzyszyły one im stale, w okresie lotów próbnych i w kolejnych konkurencjach; chłonęły z niecierpliwością podawane przez codzienną prasę miejscową wyniki częściowe oraz wrażenia nielicznych świadków, którym było dane oglądać zawody z bliska, jak również podawane z ust do ust opinie lotników i meteorologów polskich, przebywających stale w Argentynie, a w szczególności przewidywania zamieszkałych tu kilku weteranów szybownictwa polskiego, wspominających doświadczenia własne i pamiętających czasy Bezmiechowej, Ustrzyk i Złoczowa.

Jeśli przybyli po raz pierwszy z Kraju do dalekiej Argentyny zawodnicy polscy odczuli ten rytm polskich serc, jeśli znaleźli w tej wzajemnej, niczym niezatartej i niczym nie odebranej bliskości polskiej wspólnoty jeden bodziec więcej w uporze i woli dążenia do triumfu, obecność nasza w Argentynie wypełniła swój skromny udział w tych wspaniałych wynikach. Czy mogło być inaczej?

Za te przeżycia, za wyniesienie flagi polskiej na zwycięski maszt, za waloryzację imienia polskiego, odczuwamy wdzięczność dla zawodników i ekipy polskiego szybownictwa..."

To nie wymaga chyba komentarzy.

IKARUS

Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY

Sport śmigłowcowy

Nowy międzynarodowy rekord prędkości w przelocie po zamkniętej trasie trójkątnej długości 100 km ustanowił pilot radziecki Borys Anopow na śmigłowcu W-2, osiągając wynik 264 km/h. Poprzedni rekord wynosił 226,887 km/h i należał do USA. Rekord ustanowiony został w trakcie dokonywania na nowym śmigłowcu prób w locie.

*

Pilot radziecki Aleksiej Łucenko ustanowił nowy międzynarodowy rekord odległości lotu po trasie zamkniętej, osiągając na śmigłowcu Mi-1 odległość 1 200 km (dwukrotny przelot po 600-kilometrowej trasie Tuszyno — Wiaźma — Łaptiewo — Tuszyno). Przelot trwał prawie 8,5 godziny. Poprzedni rekord należał do USA — 1055,16 km.

Sport spadochronowy

W Västeras (Szwecja) odbędą się w sierpniu br. międzynarodowe zawody spadochronowe.

Sport samolotowy

„British Lockheed Trophy" — międzynarodowe zawody w akrobacji samolotowej odbędą się w Anglii w dniach 2—5 sierpnia br.

*

Europejski Rajd FAI odbędzie się w tym roku w dniach 1—8 września. W organizacji rajdu współpracują aeroklubu narodowe Austrii, NRF, Jugosławii i Grecji. Rajd rozpocznie się prawdopodobnie w południowej części NRF, zaś zakończony w Grecji.

*

Aeroklub Włoch zorganizuje w dniach 13—15 września br. w Wenecji rajd międzynarodowy „Tysiąca Kilometrów" (tzw. La 1 000 km Aera Internazionale).

*

W dniach 6—7 lipca br. we Francji, w Biarritz, odbędzie się 7 Spotkanie Latających Lekarzy.

Astronautyka

Automatyczna stacja międzyplanetarna „Mars-1" kontynuuje w dalszym ciągu lot. 16 maja br. znajdowała się 195 mln kilometrów od Ziemi i już tylko 11 mln kilometrów od planety Mars. Po raz ostatni sygnały ze stacji odebrano 21 marca. Odległość między Ziemią a „Marsem-1" wynosiła 106 mln km. Jednocześnie stwierdzono, iż w systemie orientującym stacji nastąpił defekt, skutkiem czego łączność ze stacją ustała i dotychczas nie udało się jej przywrócić. Uczeni radzieccy mają jednak nadzieję, że kontakt ze stacją uda im się przywrócić.

Militaria

Szwajcaria prawdopodobnie zakupi w Anglii 100 myśliwców Hawker „Hunter". Samoloty te mają wypełnić luke, jaka powstała w wyniku opóźnień w produkcji licencyjnych myśliwców francuskich „Mirage III S".

*

Konstruktorzy angielscy opracowują nowy typ kierowanego pocisku rakietowego z głowicą jądrową, przeznaczonego dla ciężkich bombowców angielskich typu V („Valiant", „Victor", „Vulcan") oraz dla najnowszego bombowca strategicznego i taktycznego TSR-2. Anglicy zamierzają tym zastąpić osławione amerykańskie pociski „Skybolt", których dostawa z USA nie doszła, jak wiadomo, do skutku.

Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY Z ZAGRANICY

Polski samolot fotogrametryczny MD-12F na lotnisku Baneasa w Bukareszcie. Zdjęcia: A. Abłamowicz.

AKCJA „BUKARESZT"

Inż. pil. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ i inż. JAN WYGANOWSKI

Korespondencja własna

AKCJA SIĘ ZACZYNA

NARODZINY nastąpiły w południe słonecznego dnia, w połowie września ub. r., w gabinecie dyrektora Ośrodka Konstrukcji Lotniczych WSK-Okęcie. Ceremonii chrztu dokonał dyrektor Włodzimierz Wilanowski, nadając noworodkowi nieco tajemniczą (ale obiecującą przygodę) nazwę „Akcja Bukareszt". Nie mając odwagi nadużywać cierpliwości Czytelników, musimy rozszyfrować ten tajemniczy kryptonim: akcja dotyczy podróży reklamowej do Bukaresztu i Budapesztu nowego samolotu polskiej konstrukcji typu MD-12F, przeznaczonego specjalnie do fotografii lotniczej.

Jak to zwykle bywa, po pierwszej radości z otrzymania dobrej wiadomości przyszły smutniejsze refleksje — dotyczyły one porównania liczby przewidywanych przygotowań (gdybyśmy to wówczas wiedzieli, ile ich naprawdę będzie!) i czasu pozostałego do początku października, tzn. daty odlotu. Konstruktorzy, warsztat prototypowy, kontrola techniczna i mechanicy obsługujący samolot mieli ręce pełne roboty. Andrzej i ja nie mogliśmy również narzekać na jej brak przy lotach próbnych. Dni robocze, niedzielne i nocne zlały się w jedno pasmo tętniących pośpiesznym rytmem przygotowań. Czas odmierzały załatwione sprawy... Budapeszt i Bukareszt potwierdziły przygotowanie paliwa i oleju... uprzejmy „LOT" załatwił opłaty lotniskowe... malowanie samolotu — zakończone... kończą się prace nad wybiciem tapicerskim wnętrza... instalacja tlenowa działa prawidłowo... kończy się druk opisów technicznych i ulotek reklamowych. Coraz mniej pozycji pozostawało na liście spraw do załatwienia, ale czas płynął również nieubłaganie — do terminu odlotu trzeba go już było liczyć na godziny.

Wreszcie po ostatnim, 4-godzinnym locie próbnym, zakończonym pozytywnym wynikiem, stało się jasne, że wyścig z czasem został wygrany.

ODLOT

Jak zwykle, gdy lotnisko z powodu złej pogody jest zamknięte, w pokoju operacyjnym panował gwar. Załogi, które nie odleciały, domagały się zgody na start, meteorolodzy znosili docinki, ale pogoda nic sobie z tego nie robiła. 40 metrów wysokości podstawy chmur i 600 metrów widzialności, były niewątpliwie poniżej minimów lotniska. Po kilku godzinach nadeszła jednak zgoda na start, mimo zamknięcia lotniska dla lądowania.

Obydwaj z Jankiem zajęliśmy miejsca w kabinie załogi, odczuwając przyjemny dreszczyk rozpoczynającej się podróży.

Z zatrzaśnięciem drzwi zgasła lampka sygnalizacyjna na suficie naszej kabiny. Podniesiony kciuk pracownika obsługi naziemnej i zgoda „wieży" były dla nas sygnałem do rozruchu silników. Z powodu złej pogody, ruch w powietrzu był minimalny i pozwolono nam dokonać próby silników na pasie startowym.

Według listy sprawdziliśmy gotowość samolotu do startu, by móc zadać kontroli lotniska typowe pytanie: „Okęcie — wieża, Sierra Bravo Lima *) — do Budapesztu, gotowi, czy możemy startować?"

WSZYSTKO DLA PUBLICZNOŚCI

W Bukareszcie zaczęły się ciężkie dni. Każda reklamowa akcja ma tych dni wiele. Z początku to jest nawet przyjemne. Zjawiają się różni ludzie, pytają o różne rzeczy, interesują się, oglądają samolot, później pokazy... Jest jednak jedno ale..

Już po niedługim czasie okazuje się, że pomysłowość ludzka nie zasługuje na zbyt wysoką ocenę. Pytania zaczynają się powtarzać, przy tym z góry nietrudno przewidzieć, kto o co będzie pytał. Przedstawiciele linii lotniczych pytają zwykle o liczbę miejsc w wersji pasażerskiej, o zasięg i ekonomię, przedstawiciele aeroklubu — o możliwości zastosowania samolotu dla spadochroniarstwa itd. Podobnie ma się sprawa z pokazami w locie.

Gdy Janek zatrzaskuje drzwi, zdejmuję marynarkę i krawat, zawijam rękawy i obydwaj zabieramy się do roboty. Trzeba się spieszyć, bo teraz właśnie od tego wiele zależy. Nie pierwsze to pokazy, które razem „załatwiamy", dlatego nic nie mówimy do siebie, ale obaj doskonale wiemy co robić, by sobie nawzajem pomagać.

Nie wiem jak Janek, ale ja odczuwam posmak emocji, gdy przystępujemy do pierwszego pokazu na bukaresztеńskim lotnisku. Jest ładna słoneczna pogoda, wielu ludzi zebrało się, by obejrzeć pokaz. Zresztą gdyby nawet nikogo miało nie być, naszą — załogi — ambicją jest sprawnie i w miarę możności interesująco wykonać program.

Łączność bardzo dobra, silniki pracują równo, w powietrzu niezbyt duży ruch — słowem powinno się udać, ale... zobaczymy...

Pierwsze loty wydają się ciekawe, stopniowo moje zainteresowanie skierowuje się w inną stronę, zaczynam zwracać uwagę nie tylko na wykonanie programu pokazu, ale przede wszystkim na jak gdyby psychologiczną jego stronę. W miarę upływu czasu zaczyna mnie to bawić, a groźba monotonii oddala się. Zresztą oceńcie sami.

Pokaz w locie stanowi pewną zamkniętą w sobie całość — musi więc być „zwarty", nie może zawierać dłużyzn, musi zaskakiwać widza zmiennością sytuacji. Właśnie zaskakiwać, to jest chyba najważniejsze.

Wychodząc z tego założenia obydwaj z Jankiem przykładaliśmy wiele uwagi do szybkiego rozruchu silników. Zresztą doszliśmy do takiej wprawy, że zdarzały nam się rozruchy czterech silników w czasie poniżej 30 sekund. Nasz widz — nasz pan! Aby zatem widz nie czekał, odkołowywaliśmy możliwie jak najszybciej po uruchomieniu silników. Dalsze punkty programu wynikały z poprzednio poczynionych założeń. Krótki start i strome wznoszenie.

Dlaczego mielibyśmy się wznosić w linii prostej? Przecież tak robią wszystkie samoloty. Znacznie lepiej jest wykonać wznoszenie po linii spiralnej, bo to i zaskoczenie dla patrzących, i szybciej samolot znajduje się nad głowami widzów. Wtedy to właśnie najlepiej zademonstrować minimalną prędkość. Wysoko na tle nieba samolot zdaje się zatrzymywać w miejscu. Za to maksymalną prędkość najlepiej domonstrować tuż przy samej ziemi. Gdy tylko to jest możliwe, należy zebranych ulokować na wysokim tarasie, balkonie lub czymś podobnym i przelecieć w pobliżu tak nisko, by chociaż przez chwilę mogli zobaczyć samolot patrząc nań z góry. Efekt murowany!

Przelot z maksymalną prędkością kończyliśmy zawsze zwrotem bojowym — figurą może nie odpowiadającą przeznaczeniu naszego samolotu, ale właśnie dlatego zasługującą na wykonanie. Praktyka wykazała, że przeciwnie niż na zorganizowanych pokazach, zwrot należy wykonywać tak, by zmusić widzów do odwrócenia się, a więc: nie od publiczności, a właśnie ku publiczności. Podczas, gdy na kilkugodzinnych pokazach widz nie może się stale odwracać, zadzierać i opuszczać głowy, o tyle właśnie w czasie krótkiego, indywidualnego pokazu jest to wysoce wskazane. Wtedy dopiero patrzący ma wrażenie, że „coś się dzieje" i w dodatku sytuacje szybko się zmieniają.

Z zażenowaniem muszę się przyznać do jeszcze jednego, cynicznego pomysłu. Otóż wykonując po zwrocie bojowym ciasną ósemkę, zawsze zakręcając w prawo, usiłowałem przez prawe okno mojej kabiny dojrzeć ludzi, by upewnić się czy jestem nad nimi. Wtedy uświadomiłem sobie, że samolot jest tak mocno przechylony, iż z ziemi wydaje się, że jego skrzydła przyjęły pionowe położenie. Oczywiście takiego zakrętu nie można długo kontynuować, ale... odtąd starałem się, by maksimum przechylenia wypadało zawsze nad publicznością.

Jak najstromsze podejście do lądowania z maksymalnym kątem wychylenia klap i możliwie krótki dobieg kończyły program naszego pokazu. Po lądowaniu koniecznie, ale to koniecznie, trzeba zatrzymać samolot. To podkreśla krótki dobieg.

Przygotowujemy się do pierwszego pokazu na bukaresztеńskim lotnisku.

*) Samolot o znakach SP-PBL (nasz MD-12F) nazywa się w kodzie: Sierra, Papa, Papa, Brawo, Lima. Najczęściej używa się nazwy tylko pierwszej i dwu ostatnich liter znaku rejestracyjnego.

Gdy kołujemy z powrotem, opuszczam rękawy i zakładam krawat. Janek wkłada marynarkę. Na miejscu naszego postoju szybko wyłączamy silniki. Gdy po schodkach wychodzimy z samolotu, nasz strój jest bez zarzutu, tylko... koszula na plecach jest zwykle trochę wilgotna.

NIE PUKAĆ — WOŁAĆ NA PIĄTYM KANALE

Pięć dni oprowadzania zwiedzających po naszym samolocie, objaśniania i pokazów w locie dały nam się tak we znaki, że z przyjemnością przywitaliśmy wolne, niedzielne przedpołudnie. Bardzo, ale to naprawdę bardzo chcieliśmy odpocząć i dlatego podziękowaliśmy naszym sympatycznym rumuńskim kolegom za chęć spotkania z nami i wypełnienia nam wolnego czasu. Postanowiliśmy sami pospacerować i posiedzieć w „mustarii".

Mustaria jest czymś w rodzaju restauracji — winiarni w ogródku pod gołym niebem. Można tu zamówić must — młode wino.

Nasz pobyt w Rumunii dobiegał końca. Przed nami była droga powrotna przez południowe Karpaty. Od niechcenia zacząłem rysować na papierowej serwetce. LRBS — to kodowa nazwa Bukaresztu, LHBP — Budapesztu. Pomiędzy nimi wyrosły góry. Nad górami wyobraźnia kazała mi naszkicować groźne chmury — koniecznie z oblodzeniem. Groźbę oblodzenia postanowiłem unaocznić ogólnie znanym symbolem, malowanym zwykle nad dwiema skrzyżowanymi piszczelami. Tak zaczął powstawać żart rysunkowy. Ponieważ humor mi dopisywał, a z nami razem rozkoszował się mustem konstruktor samolotu, dorysowałem jeszcze św. Piotra i by nie było wątpliwości — wzorem „Przekroju" — domalowałem mu „dymek" z napisem: „nie pukać — wołać na piątym kanale". Była to niewątpliwie złośliwość z mojej strony, jednak usprawiedliwiona niesprawnością instalacji odladzania i naszą zaledwie 4-kanałową ultrakrótkofalową radiostacją.

Ten niewinny rysunek przyjęty został z humorem — ale jak sądzę, na zainteresowanych zrobił większe wrażenie, niż wszelkie dotychczasowe oficjalne opinie na ten temat obydwu żartobliwie potraktowanych instalacji.

Nasze przewidywania odnośnie pogody niemal sprawdziły się. Po starcie z Bukaresztu przebijałem chmury warstwowe do około 3 000 m. Dopiero po 300 km trasy nad chmurami wyłoniły się wierzchołki najwyższych szczytów. Na północ od gór pogoda uległa znacznej poprawie. Budapeszt przywitał nas pięknym słonecznym południem.

NA 5 000

Jesteśmy znowu w Budapeszcie, tym razem mamy się tu zatrzymać nieco dłużej, aby pokazać nasz samolot. Wszystko biegnie znanym nam już z Bukaresztu trybem: konferencja, oględziny samolotu i pokaz w locie. Abyśmy jednak nie wpadli zupełnie w rutynę, nasi węgierscy koledzy wysuwają projekt lotu na wysokość 5 000 m dla zapoznania się z własnościami samolotu w locie na tej wysokości. Trzeba otwarcie przyznać, że jesteśmy już obaj z Andrzejem mocno zmęczeni, tak samo zresztą jak reszta członków naszej ekipy, wobec czego nie przyjmujemy tej propozycji z normalnym entuzjazmem. Zwłaszcza, że wyczuwamy w niej również pewną nieufność do podawanych przez nas danych, dotyczących cech i osiągów samolotu MD-12F. Fakt ten, jak również chęć zaspokojenia życzeń naszych miłych gospodarzy, którzy poprzedniego dnia niezwykle uprzejmie zaprosili nas do swego samolotu i pokazywali ciekawe, wprowadzone przez siebie udoskonalenia, mobilizują jednak wewnętrznie do tego lotu.

Do zwykłych ceremonii przedlotowych celebrowanych przez p. Władysława Misiorka, mechanika odpowiedzialnego naszego samolotu, dochodzi tym razem jeszcze sprawdzenie instalacji tlenowej i dopasowanie masek, w czym pomaga nam p. Bogusław, pełniący funkcje „speca", tzn. mechanika radiowego i przyrządowego. Wreszcie przygotowania są zakończone, nasi trzej mili goście znajdują się już na pokładzie, możemy więc startować. Po starcie i przejściu do ustalonego wznoszenia, goście pytają mnie, czy dozwolone jest u nas palenie podczas lotu — odpowiadam twierdząco. Częstuje ich polskimi papierosami i w tej samej chwili zdaję sobie sprawę z kłopotu, który za moment wystąpi. Zapomniałem mianowicie, że zastosowane próbnie popielniczki samochodowe, mocowane na gumowych przyssawkach, okazały się niepraktyczne — odpadały po kilku minutach i teraz pozostały wszystkie na ziemi. Co robić, żeby się nie skompromitować takim drobiazgiem? Dobrze, że nie używam zapalniczki, wysypuję więc dyskretnie zapałki do kieszeni i puste pudełko od zapałek służy od tej chwili jako zastępcza popielniczka. Uśmiechamy się do siebie, ja z pewnym zażenowaniem — przepraszająco — ale sytuacja jest uratowana.

Osiągamy niebawem 5 000 m, ziemia skryta jest za zasłoną dymki. Parę ewolucji wykonanych precyzyjnie przez Andrzeja według życzeń naszych gości i możemy wracać. Andrzej schodzi ciasną spiralą ostro w dół, po chwili jednak jeden z węgierskich przyjaciół zaczyna nam dawać rozpaczliwe sygnały, wskazując na uszy. Trzeba łagodniej schodzić, aby całkiem nie ogłuszyć naszego ewentualnego klienta. Po locie krótka wymiana wrażeń: nasi gospodarze pozytywnie oceniają osiągi i własności samolotu w locie na dużej wysokości. Cieszymy się z tej oceny, a dodatkowo odczuwamy, co tu ukrywać, satysfakcję przypominającą strzelanie gola przeciwnikowi, używając piłkarskiej przenośni, która jest chyba odpowiednia w stosunku do Węgrów.

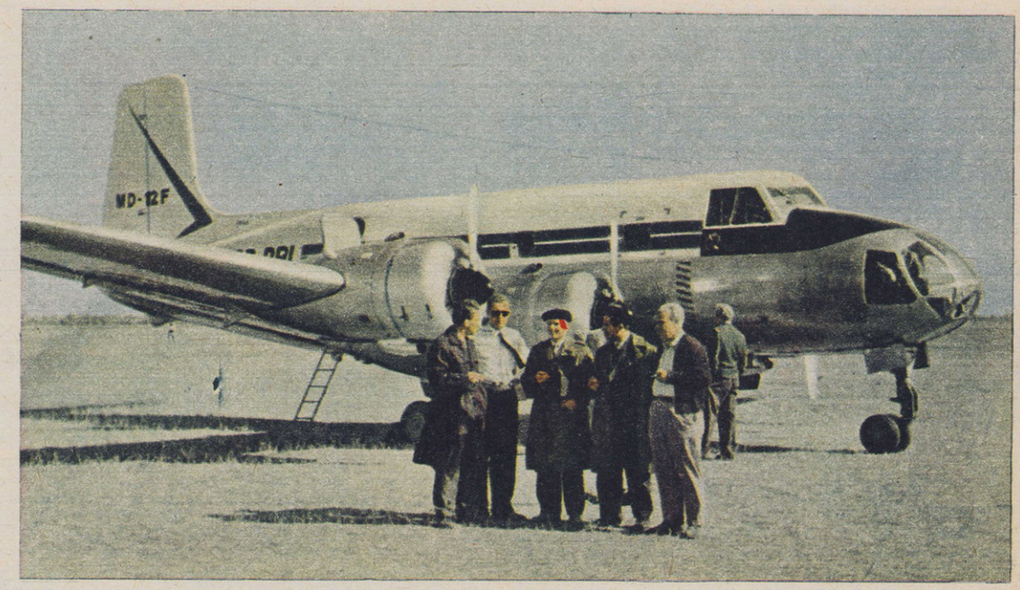
W DOMU — LECZ NIE WŁASNYM

„You are clear to take off" przekazane nam z Kontroli lotniska Ferihegy było zapowiedzią powrotu do domu. Od tej chwili, jak gdyby zaczął działać automat: zwolnienie hamulca postojowego, 4 dźwignie przepustnic w przód i samolot rusza z miejsca, by po chwili oddzielić się od węgierskiej ziemi. Na tym odcinku lotu mamy moc pracy: trzeba z kontroli lotniska przejść na kontrolę zbliżania, a następnie na kontrolę obszaru, zająć nakazaną wysokość przed granicą i z obszaru Bratysławy uzyskać zgodę na wlot nad Czechosłowację. Samolot wspina się coraz to wyżej w silnym zamgleniu i co gorzej — niemal pod słońce. Trzaskają przerzucane kanały radiostacji, zapełnia się nawigacyjny dziennik lotu.

W Czechosłowacji zaczynają się góry i poprawia widoczność. Na horyzoncie zarysowują się szczyty Tatr. Coraz wyższe są też przydzielane nam wysokości. Wreszcie na 3 000 m ustalamy lot poziomy. Tatry są coraz bliżej. Wskazania radiokompasu stają się coraz czulsze i gdy jego wskaźnik odwraca się aż do 180° oznacza to, że graniczną radiolatarnię SRK mamy już za sobą, a za tym jesteśmy nad Polską. Kilka mocniejszych przechyłów oznajmia tę wiadomość pasażerom.

Po raz pierwszy od 10 dni z naszej anteny płyną polskie słowa: „Kraków — kontrola, tu SP-PBL, dobry wieczór...".

W Warszawie zła pogoda, więc zapada decyzja: lądujemy. Po minięciu zwrotnego punktu nad Dąbrową Tarnowską trzeba już włączyć oświetlenie kabiny — jest ciemno. Lecimy w kierunku Miechowa, a stąd — po ustawieniu ciśnienia lotniska w Krakowie — rozpoczynamy podchodzić do lądowania. Rozbłyskują światła Nowej Huty i znad kombinatu wchodzimy na prostą do lądowania. Przed nami kolorowe, oświetlone lotnisko. Po chwili jesteśmy na ziemi — a więc w domu — szkoda tylko, że nie własnym.



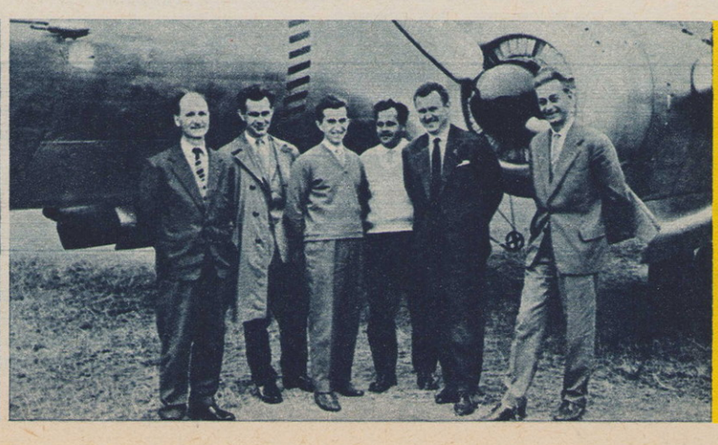
Zjawiają się różni ludzie, pytają o różne rzeczy, interesują się, oglądają samolot MD-12F.

Pogorszenie pogody w Warszawie okazało się czymś w rodzaju wieczornego kryzysu. W miarę następowania nocy pogoda zaczęła się poprawiać.

Znów byliśmy w powietrzu. Po około 40 minutach lotu zbliżyliśmy się do Pilicy. W oddali widać już było łunę świateł zwiastującą Warszawę. W tej chwili w słuchawkach usłyszałem przerażone wołania: „...Wyganowski... Wyganowski..." Coś zachrobotało i dalsze słowa zatarły się zupełnie. Zmartwiałem, nie wiem dlaczego przyszła mi błyskawicznie alarmująca myśl, że pali się któryś silnik. Rzut oka na sygnalizatory pożaru — wszystko jest jednak w porządku. Po chwili okazało się, że jeden z członków ekipy, który przez blisko 3 000 km nie przerywał „ciszy radiowej", postanowił się poinformować... czy minęliśmy już Radom?!

Jeszcze około 10 minut lotu i lądujemy na Okęciu. Tym razem jesteśmy już naprawdę w domu.

Kierownik ekipy fabrycznej PZL-Okęcie, dyrektor mgr inż. Wł. Wilanowski (z prawej) oraz dwaj rekordziści międzynarodowi: inż. pil. A. Abłamowicz (z lewej) i mjr pil. Baceanu. Major Baceanu pobił na rumuńskim samolocie IAR-817 międzynarodowy rekord odległości w obwodzie zamkniętym (klasa C-1-d). Poprzednio rekord ten należał do Andrzeja Abłamowicza i był ustanowiony na samolocie TS-8 „Bies".



Ekipa fabryczna PZL-Okęcie w prawie pełnym składzie. Od lewej: „spec" — p. Bogusław, konstruktorzy — inż. M. Fortuński i inż. J. Czudowski, mechanik samolotu — W. Misiorek oraz autorzy reportażu — inż. pil. Abłamowicz i inż. J. Wyganowski.

ASTRONAUTYKA

IV OGÓLNOPOLSKA KONFERENCJA TECHNIKI RAKIETOWEJ I ASTRONAUTYKI

W dniach 17 i 18 maja br. odbyła się w Katowicach IV Ogólnopolska Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki. Organizatorem konferencji był śląski oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego w Katowicach.

Konferencja została przygotowana doskonale, a jej organizatorem — przede wszystkim prezesowi śląskiego oddziału PTA mgr inż. Władysławowi Geislerowi — należą się słowa uznania. Uczestników konferencji przybywających na dworzec w Katowicach bardzo przyjemnie zaskakiwały słowa powitania płynące z głośników dworcowych, oznajmiające równocześnie o punktach informacyjnych, rozmieszczonych przy wyjściach. Nasi śląscy koledzy dali z siebie wszystko, aby usprawnić przebieg konferencji, jak również, aby uczestnikom uprzyjemnić pobyt na Śląsku.

Konferencja odbywała się w Chorzowie, w hotelu PTTK, gdzie równocześnie uczestnicy byli zakwaterowani i żywieni. Do dyspozycji były trzy sale wykładowe oraz sprzet potrzebny do wykładów, jak np. aparaty projekcyjne, rzutniki itp.

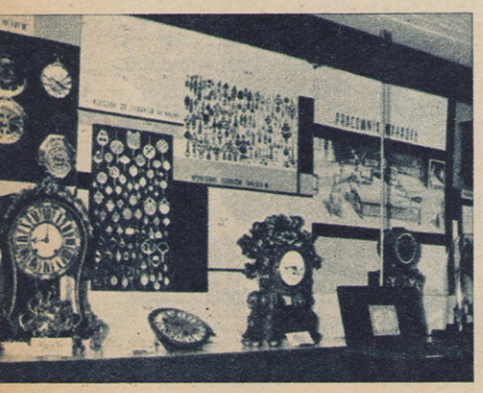
W pierwszym dniu (w dniu otwarcia) konferencji — w godzinach przedpołudniowych, uczestnicy udali się do Planetarium Śląskiego. Otwarcia dokonał prezes śląskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, a następnie wygłosili referaty inauguracyjne: prezes Zarządu Głównego PTA — prof. dr inż. Michał Łunc i v-prezesi prof. dr inż. Zbigniew Pączkowski oraz prof. dr med. Julian Walawski. Po cześci oficjalnej uczestnicy i goście zwiedzili wystawę zegarów, zorganizowaną przez Planetarium. Eksponaty były bardzo ciekawe. Wystarczy wspomnieć stary budzik chiński (słoneczny!) oraz nowsze eksponaty jak: zegarki Kościuszki i Wyspiańskiego, a ponadto współczesne zegary, z zegarem kwarcowym włącznie. W Planetarium odbył się również specjalny seans, w czasie którego objaśnień udzielała mgr Pańkow.

Obrady odbywały się w trzech sesjach: astronomiczno-fizycznej, technicznej i biologicznej. Wygłoszono 45 referatów.

Referaty z dziedziny astronomii i fizyki wygłosili:

1. Prof. dr Eugeniusz Rybka — Kraków, Uniwersytet Jagielloński
2. Mgr Maria Pańkow — Planetarium w Chorzowie
3. Dr Mieczysław Subotowicz — Lublin, Uniwersytet M. Curie Skłodowskiej
4. Doc. dr Kazimierz Kordylewski — Kraków, Uniwersytet Jagielloński
5. Mgr inż. Roman Wojmir-Woynarski — Katowice

Fragment wystawy „Czas i pomiar w rozwoju dziejowym".



6. Mgr Andrzej Lipiński — Łódź, Uniwersytet
7. Mgr Jerzy Jatczak — Łódź, Uniwersytet
8. Mgr Janusz Zieliński — Warszawa, Politechnika
9. Mgr Zygmunt Bartkowski — Warszawa, PIHM
10. Mgr inż. Jacek Walczewski — Kraków, Pracownia Rakietowych Sondowań Atmosfery PIHM
11. Mgr Marian Stępiński — Łódź, Uniwersytet.

Referaty z dziedziny techniki wygłosili:

1. Prof. dr Michał Łunc — Warszawa, Politechnika

Otwarcie konferencji. Od lewej: Dyrektor Planetarium Śląskiego prof. mgr J. Sałabun, prezes ZG PTA prof. dr M. Łunc, członek Rady Państwa, z-ca przewodniczącego WRN w Katowicach J. Ziętek, prezes Oddziału Śląskiego PTA mgr inż. W. Geisler, wiceprezes PTA prof. Z. Pączkowski oraz znany astronom prof. dr E. Rybka.

Uczestnicy konferencji w przerwie obrad. **Zdjęcia: E. Feser**

2. Prof. dr inż. Zbigniew Pączkowski — Warszawa, Politechnika
3. Prof. dr inż. Henryk Muster — Warszawa, Politechnika
4. Mgr inż. Wilhelm Dichter — Warszawa, Politechnika
5. Władysław Góral — Kraków, Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego
6. Prof. mgr Józef Sałabun — Katowice, Wyższa Szkoła Pedagogiczna
7. Mgr inż. Jerzy Maryniak — Warszawa, Politechnika
8. Mgr inż. Stanisław Borowik — Warszawa
9. Jacek Kibiński — Kraków, Pracownia Rakietowych Sondowań Atmosfery PIHM
10. Mgr Bogdan Pałczyński — Łódź, Uniwersytet

Referaty z dziedziny biologii wygłosili:

1. Prof. dr med. Julian Walawski — Warszawa, Akademia Medyczna
2. Dr med. Zbigniew Jethon — Warszawa
3. Dr med. Michał Jendyk — Warszawa
4. Lek. Mieczysław Wojtkowiak — Warszawa
5. Dr med. Stanisław Barański — Warszawa
6. Dr med. Stanisław Haduch — Warszawa
7. Lek. wet. Marek Jurczak — Warszawa
8. Doc. dr med. Jan Ryżewski — Warszawa, Instytut Reumatologiczny
9. Lek. med. Zbigniew Szczurek — Zabrze, Akademia Medyczna
10. Dr med. Henryk Mikołajczyk — Łódź, Akademia Medyczna
11. Lek. med. Henryk Zaremba — Warszawa
12. Lek. Jan Nowicki — Warszawa
13. Mgr Krystyna Gałubińska — Warszawa
14. Lek. med. L. Golec — Warszawa
15. Lek. med. E. Sokołowski — Warszawa
16. Lek. med. L. Zawitkowski — Warszawa
17. Inż. J. Stendera — Warszawa
18. Inż. S. Etmanowicz — Warszawa

Jedyny **referat prawniczy** wygłosił mgr Marian Markowski — Kraków, Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego.

Podczas konferencji wyświetlono dokumentalny film z lotu mjr Nikołajewa oraz płk Ponowicza. Wyświetlono również film i przezrocza z prac Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu Krakowskiego oraz Pracowni RSA PIHM w Krakowie.

W konferencji uczestniczył również prof. dr inż. Wereszczyński z Politechniki w Łodzi — znakomity znawca nawigacji morskiej i radiolokacji.

Wnioski pokonferencyjne są wyraźne. Istnieje w Polsce zespół ludzi, którzy zajmują się zagadnieniami techniki rakietowej i astronautyki i którzy kształcą młode pokolenie w tych dyscyplinach. Jako dowód może służyć fakt, że na konferencji m. in. wygłosił referat dotyczący obliczeń toru lotu rakiet — Władysław Góral, młody absolwent astronomii Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz absolwent kursu naziemnej obsługi rakiet, zorganizowanego w 1961 roku przez Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego i współpracownik naukowy Ośrodka. Praca jego była oryginalna, a metoda obliczeń sprawdzona eksperymentalnie. Jednym z wniosków jest to, że wysiłki nasze, winny być bardziej skupione i skoordynowane. Szkoda też, że tego rodzaju konferencje odbywają się co dwa lata. Winny odbywać się co roku.

Sprawy techniki rakietowej i astronautyki stają się w Polsce bardzo ważnym zagadnieniem. W czerwcu br. odbędzie się Międzynarodowe Sympozjum Przestrzeni Kosmicznej (COSPAR), zorganizowane przez Międzynarodowy Komitet Współpracy Geofizycznej Polskiej Akademii Nauk. W roku przyszłym Warszawa gościć będzie uczestników Międzynarodowej Konferencji Astronautycznej, organizowanej corocznie przez Międzynarodową Unię Astronautyczną. W Polsce istnieje 12 stacji obserwacji sztucznych satelitów Ziemi. To już coś mówi!

Młode pokolenie powinno więcej uwagi poświęcać technice rakietowej i w persnektywie — badaniom przestrzeni kosmicznej oraz wybierać odpowiednie kierunki studiów. Zagadnienia te winny być objęte programami nauczania już w szkołach średnich. Należy też prowadzić szeroką popularyzację wśród społeczeństwa, ukazując osiągnięcia światowe. Aeroklub PRL powinien nawiązać bliższą współpracę z Polskim Towarzystwem Astronautycznym, organizować wspólnie odczyty, projekcje filmów i wystawy. Aeroklub PRL posiada w terenie swoje aerokluby regionalne, działające sprawnie i zdyscyplinowanie. Aeroklub posiada tysiące młodzieży zrzeszonej w kołach lotniczych. Współpraca pomiędzy aeroklubami regionalnymi i terenowymi oddziałami PTA może przynieść wielkie korzyści. Dodam, że taka współpraca istnieje już pomiędzy Aeroklubem Krakowskim i Krakowskim Oddziałem PTA. Wyraża się to m. in. we wspólnie organizowanych odczytach i projekcjach filmów. Aeroklub Krakowski udostępnił krakowskiemu oddziałowi PTA swoją świetlicę i ma zorganizować pokazy startów rakiet przesyłowych.

Na zakończenie pozwolę rzucić hasło: Największą uwagę poświęcić młodzieży zrzeszonej w aeroklubowych kołach lotniczych, bo z niej wyrosną przyszli specjaliści w dziedzinie techniki rakietowej i badania przestrzeni kosmicznej!

Mgr MARIAN MARKOWSKI

Inż. SŁAWOMIR MAKARUK
pilot doświadczalny

LATAŁEM NA SZD-24 „FOKA"

Inż. Sławomir Makaruk

Poniżej publikujemy artykuł, który mniej więcej przed rokiem, na zamówienie jednego z pism zagranicznych, napisał inż. Sławomir Makaruk o swych lotach doświadczalnych na „FOCE". Szczególnie warta jest podkreślenia słuszność zawartych ocen, które — bądź co bądź — zostały sformułowane przed wprowadzeniem „FOKI" do masowego użycia.
Czytając wracamy pamięcią do bliskiej nam osoby Autora, który lotnictwu poświęcił się na zawsze.

SZYBOWIEC SZD-24 „Foka" po mistrzostwach świata w Kolonii, spotkał się z dużym zainteresowaniem wśród szybowników różnych krajów. Niewielu jednak mogło poznać go bliżej, a już zupełnie niewielu pilotom nadarzyła się okazja polatania na tym szybowcu. Biorąc udział w próbach państwowych „FOKI", jako pilot, miałem możność zapoznać się dokładnie z własnościami tego szybowca .

Na wstępie kilka słów o jego powstaniu i konstrukcji. Zadanie zbudowania nowoczesnego szybowca w klasie standard ogłoszono w Szybowcowych Zakładach Doświadczalnych w 1938 r. Rozpisano konkurs na wstępny projekt szybowca. Zwycięski projekt, którego autorami byli inż. inż. W. Okarmus i P. Młynarski stał się następnie podstawą przy opracowywaniu SZD-24 „FOKA".

Przy konstruowaniu szybowca „FOKA" wykorzystano doświadczenia zebrane przy budowie poprzednich szybowców w klasie standard, nowe rozwiązania aerodynamiczne i konstrukcyjne oraz zupełnie nową technologię i metody fabrykacji.

„FOKA" jest wolnonośnym grzbietopłatem, konstrukcji drewnianej z szerokim zastosowaniem konstrukcji przekładkowych i laminatów. Skrzydło o obrysie trapezowym z niewielką strzałą do przodu, posiada profil NACA 633—618 w partii centralnej, przechodzący w NACA — 4415 w części lotkowej.

Powierzchnie skrzydła — górna i dolna — konstrukcji przekładkowej, formowane metodą podciśnieniową na specjalnych matrycach, wraz z dźwigarem głównym i dwoma pomocniczymi, tworzą sztywny keson dwuobwodowy. Tylną część skrzydła stanowią żeberka kryte sklejką. Lotki są dwudzielne, bezszczelinowe, wyważone masowo, szczelina między lotką a skrzydłem zakryta jest elastyczną przeponą. Na górnej i dolnej powierzchni skrzydła, umieszczono „piętrowe" (o podwójnych płytach) metalowe hamulce aerodynamiczne.

Kadłub „FOKI" konstrukcji podłużnicowej, o przekroju owalnym jest bardzo niski (86 cm), ale mimo to mieści w pozycji półleżącej nawet bardzo dużego pilota. Przód kadłuba kryty jest laminatem, reszta sklejką i pokryciem przekładkowym.

Podwozie składa się ze stałego kółka umieszczonego za środkiem ciężkości szybowca pustego oraz małej płozy przedniej i płozy ogonowej.

Szybowiec wyposażono w zaczep dolny do startu przy pomocy samolotu i wyciągarki oraz chowany hak do startu z lin gumowych.

Szereg nowych rozwiązań, jakie zastosowano przy budowie „FOKI", wbrew pozorom wpłynął również na uproszczenie i potanienie konstrukcji. Na przekór przekonaniom części szybowników, dla których synonimem prostoty jest kształt szybowca „OLYMPIA", okazało się, że można zbudować szybowiec prosty i tani, a jednocześnie nowoczesny, o ładnych kształtach i eleganckim wykończeniu.

Pierwszego lotu na szybowcu „FOKA" dokonał w dniu 2 maja 1960 r. pilot fabryczny Adam Zientek. Bardzo obawiano się, aby w czasie oblotów nie zaistniała konieczność zmian, które uniemożliwiłyby wysłanie szybowca do Kolonii w przewidzianym terminie. Pierwsze loty wykazały jednak, że szybowiec ma doskonale dobrane własności pilotażowe.

Próby w locie obejmowały badanie własności przy starcie i lądowaniu, lot na holu, stateczność, sterowność, przeciągnięcia i korkociągi, próbę nurkowania i wyrwania oraz pomiar biegunowej prędkości.

Wyniki lotów sprawdzających przedstawiają się w skrócie następująco.

Start szybowca jest poprawny i łatwy, skuteczność sterów przy starcie bardzo dobra. Dolny zaczep użyty do holu za samolotem nie sprawia trudności pilotażowych. Ograniczone są jedynie możliwości lotu pod strugami zaśmigłowymi, co było przewidziane w założeniach, mimo to lot nawet przy silnej turbulencji jest bezpieczny. Lądowanie okazało się bardzo krótkie i łatwe. Szybowiec można podprowadzić do lądowania na małej prędkości — 75—80 km/h. „FOKA" ląduje w zasadzie na samo kółko tylko w momencie przyziemienia, dobieg natomiast odbywa się na kółku i płozie przedniej, w związku z tym jest bardzo krótki ze względu na hamujące działanie płozy. Silny spód kryty laminatem zabezpiecza szybowiec przed uszkodzeniem podczas polowych lądowań.

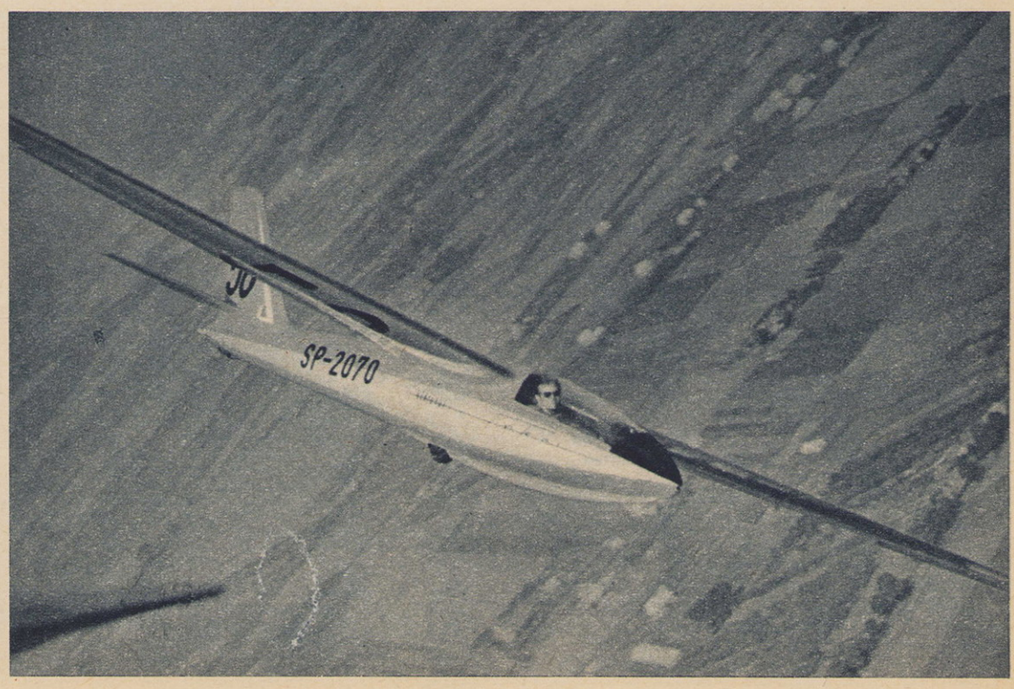
Lot swobodny szybowcem SZD-24 „FOKA" jest bardzo przyjemny i łatwy, dzięki bardzo dobrej sterowności, przy jednoczesnym spełnieniu wymagań statecznościowych. Cenną cechą szybowca jest duża sterowność poprzeczna. I tak czas przełożenia z przechylenia 45° w lewo do przechylenia 45° w prawo podczas lotu z V = 1,4 Vp (Vp — prędkość przeciągnięcia) wynosi ok. 3,5 sek., ma to duże znaczenie w lotach termicznych, zwłaszcza przy centrowaniu wąskich wznoszeń na małej wysokości. Właściwie jedyną uwagą, jaka wynikła podczas badania stateczności i sterowności było ograniczenie wychyleń trymera w pozycji „ciężki na łeb". Miłą niespodzianką były własności w przeciągnięciu, przy zastosowaniu laminarnego profilu i stosunkowo dużego obciążenia skrzydła (26 kG/m²) liczono, że charakter przeciągnięcia może być zbyt ostry. Okazało się jednak, że zastosowanie profilu NACA—4415 w partii lotkowej skrzydła, pozwoliło na uzyskanie bardzo prawidłowego i łagodnego przeciągnięcia. Ostrzeżenie przed przeciągnięciem występuje przy prędkości 1,05 prędkości przeciągnięcia, która wynosi 65 km/h. Po przekroczeniu tej prędkości jest możliwe kontynuowanie lotu prostego na szybowcu przeciągniętym przy dużym wzroście opadania, przy czym szybowiec cały czas zachowuje skuteczność sterów. Zmiany przechylenia przy przeciągnięciu nie występują, a kierunek sił na drążku jest prawidłowy.

Własności „FOKI" przy przeciągnięciu można przyjąć za wzorowe. Własności w korkociągu również okazały się całkowicie bezpieczne. Z pilotem o ciężarze średnim (85 kG) „FOKA" wykonuje korkociąg tylko z lotkami wychylonymi w stronę zgodną z kierunkiem korkociągu. Wyprowadzony po 6 zwitkach szybowiec przechodzi do normalnego lotu bez opóźnień.

Położenie osi podczas wykonywania korkociągu jest strome, strata wysokości na jedną zwitkę wynosi 30—60 m, czas jednej zwitki — 3 sek. Z pilotem lekkim (55 kG) „FOKA" wykazuje opóźnienie przy wyprowadzeniu (po 6 zwitkach) $^1/_2$—$^3/_4$ zwitki tylko w przypadku lotek wychylonych w stronę wykonywanego korkociągu, przy lotkach w pozycji neutralnej wyjście z korkociągu jest prawie natychmiastowe, natomiast z lotkami wychylonymi w stronę przeciwną, szybowiec korkociągu nie wykonuje. „FOKA" jako szybowiec wyczynowy, a więc przeznaczony także do lotów chmurowych z podstawowej akrobacji, musi w myśl Polskich Przepisów Budowy Sprzętu Lotniczego spełniać warunek obciążeń w locie n = + 6 i —3. Jednak, aby szybowiec mógł być dopuszczony do tych obciążeń, konieczne jest sprawdzenie ich w locie z pewnym marginesem bezpieczeństwa (0,5 g) ponad dopuszczalne. W związku z tym podczas prób wykonywano na „FOCE" wielokrotne wyrwania do n= 6,5 i —3,5 g.

Również zostały przeprowadzone badania dotyczące zachowania się szybowca przy prędkości maksymalnej. Maksymalną prędkość dopuszczalną dla „FOKI" równą 260 km/h uzyskuje się stosunkowo łatwo przy bardzo płaskim torze lotu. Wymagany margines bezpie-

„Foka" w locie. Foto: B. Koszewski



czeństwa wynosi 0,1 V max. ponad prędkość dopuszczalną. Na prototypie osiągano kilkakrotnie prędkość 285 km/h (1,1V max.). Podczas tych prób szybowiec zachowywał się bez zastrzeżeń pod względem pilotażowym. Nie stwierdzono również tendencji do drgań lub nadmiernych odkształceń.

„FOKA" została poddana także sprawdzeniu z punktu widzenia przepisów FAI dotyczących klasy standard. Próby wykazały, że szybowiec spełnia nawet najwyższe wymagania OSTIV, dotyczące otwierania hamulców aerodynamicznych na dużych prędkościach i pionowego lotu nurkowego z prędkością graniczną. Ze sprawdzeniem tego ostatniego warunku są związane ciekawe wrażenia: ponieważ pilot zajmuje w kabinie pozycję leżącą — pionowy lot nurkowy odbywa się na „stojąco" z lekkim pochyleniem do przodu. Pilot, przytrzymywany przez pasy, opierając się prawie o plexiglasową osłonę kabiny, może obserwować końce własnych butów widocznych na tle denerwująco szybko zbliżającej się ziemi. W czasie prób wykonano nurkowanie z prędkością graniczną na odcinku — 2 000 m, lot taki, jakkolwiek całkowicie bezpieczny, daje dużo mocnych wrażeń. Wyniki wszystkich prób związanych z bezpieczeństwem lotu były rejestrowane przy pomocy aparatury samopiszącej.

Odrębnym zagadnieniem był pomiar osiągów. Chodziło przede wszystkim o dostarczenie pilotom biorącym udział w Mistrzostwach Świata dokładnej biegunowej prędkości, jak również sprawdzenie trafności obliczeń konstruktorów. Trzeba zaznaczyć, że w Polsce biegunowa prędkości przed opublikowaniem, musi być zmierzona w locie i uznana przez Instytut Lotnictwa.

Osiągi „FOKI" były badane we wczesnych godzinach rannych (5 rano), aby pomiar mógł się odbywać w możliwie najspokojniejszej atmosferze. Szybowiec holowano na wysokość 3 500 — 4 000 m, opublikowane wyniki pomiaru zostały sprawdzone do warunków 0 m atmosfery standard.

Osiągnięcia A. Witka na szybowcu SZD-24 „FOKA" podczas Mistrzostw Świata w Kolonii potwierdziły spostrzeżenia poczynione w czasie prób. Dzięki dużej sterowności — przy małych prędkościach lotu — i bardzo dobrym osiągom, możliwe było wykorzystywanie warunków termicznych w większym stopniu niż na innych szybowcach. Miałem możność przekonać się o tym osobiście w Lesznie, gdzie prototypy „FOKI" i „ZEFIRA" znalazły się po Mistrzostwach Świata. Szybowce oblatywano tam w celu zebrania uwag eksploatacyjnych oraz ewentualnego bicia rekordów. Wtedy właśnie został pobity na „FOCE" (przez pilotkę Majewską) rekord świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km. W tym czasie wykonałem w Lesznie szereg lotów termicznych na omawianych prototypach. Najbardziej utkwił mi w pamięci mój powrót z trójkąta 100 km. Leciałem wówczas na „FOCE". Po zameldowaniu się nad drugim punktem kontrolnym na wysokości — 1 100 m, lotem prostym, nie krążąc po drodze, a jedynie od czasu do czasu przelatując na zmniejszonej prędkości obszary wzniesień, doleciałem do lotniska w czasie około 15 minut. W tym czasie inni koledzy, bardzo dobrzy piloci, lecący na szybowcach takich jak „JASKÓŁKA", „BOCIAN", „MUCHA-STANDARD" czy niemiecka „LIBELLE" przebywali ten odcinek w czasie — 40 min, krążąc wielokrotnie po drodze.

Przyznam się, że z dziwnym uczuciem pisałem moją opinię o SZD-24 „FOKA" po próbach w locie. Po prostu nie przywykłem do dawania opinii o prototypie bez odpowiedniej listy usterek i uwag. Zazwyczaj każdy prototyp wymaga szeregu większych lub mniejszych zmian, zanim będzie poprawny pilotażowo i łatwy w eksploatacji. Tymczasem „FOKA", która jest chyba najłatwiejszym szybowcem wysokowyczynowym na jakich latałem, badana według bardzo ostrych wymagań polskich, jak również według wymagań przepisów angielskich — (BCAR) poza drobnymi uwagami dotyczącymi głównie niedokładnego wykonania oraz drobnymi poprawkami konstrukcyjnymi nie dawała podstaw do krytyki. Dotychczas często przy opiniowaniu szybowców narażałem się konstruktorom, zwykle bardzo czułym na punkcie własnej konstrukcji. Tym razem bez zastrzeżeń mogłem wyrazić opinię pozytywną i jestem przekonany, że piloci, którym będzie dane latać na tym szybowcu będą tego samego zdania.

Inż. SŁAWOMIR MAKARUK

Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA 36

CZESŁAW SZCZECIŃSKI

URODZIŁ się 2 kwietnia 1897 r. w Warszawie, gdzie w 1912 r. ukończył szkołę podstawową, po której został przyjęty na praktykę poligrafika (oddział prac artystycznych) do drukarni „Zorza"; jednocześnie rozpoczął naukę wieczorową na wydziale administracyjno - przemysłowym klas rzemieślniczo-przemysłowych przy Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie. W 1915 r. ukończył praktykę poligraficzną i szkołę wieczorową oraz zdał jako eksternista maturę w gimnazjum realnym Geysztora w Warszawie.

Był w międzyczasie, w latach 1912-1914, członkiem nielegalnej organizacji młodzieżowej „Skaut" (późniejsze harcerstwo), następnie po wybuchu I wojny światowej przeszedł w listopadzie 1914 r. do tajnej organizacji militarnej — Polskiej Organizacji Wojskowej (POW), w pracach której brał udział aż do listopada 1918 r. Jako członek POW pracował jednocześnie od r. 1916 do 1918 na stanowisku sekretarza oddziału warszawskiej Straży Ogniowej, zajmując tam niejawne stanowisko instruktora wyszkolenia wojskowego. W 1916 r. wstąpił do PPS.

Na początku 1919 r. został powołany do Wojska Polskiego, w którym służył do 1939 r. W czasie służby wojskowej ukończył z odznaczeniem: w 1926 r. kurs meteorologiczny dla komendantów lotniczej służby meteorologicznej, a w 1936 r. roczny kurs dla dowódców lotniczych stacji me-

Czesław Szczeciński

teorologicznych przy dowództwie Armii WP. W latach 1936-1939 był d-cą kompanii szkolnej meteorologów i aerologów wojskowej służby meteorologicznej, działającej dla potrzeb lotnictwa wojskowego. Jako aerolog lotniczy wykonał w latach 1931-1939 dość dużą ilość wysokościowych lotów aerologicznych. Od 1929 r. był wykładowcą meteorologii lotniczej w aeroklubach i ośrodkach szkolenia lotniczego, a od 1936 r. członkiem Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej przy MK. Do 1939 r. napisał i wydał 3 podręczniki meteorologii. Za pierwszy z nich otrzymał w 1932 r. I nagrodę ministra Spraw Wojskowych oraz odznaczenie państwowe. Od 1929 r. współpracował również z PLL LOT. W okresie dwudziestolecia był także instruktorem lotniczo-meteorologicznym bądź konsultantem dla zawodników i władz organizacyjnych przy różnego rodzaju imprezach i zawodach lotniczych, m. in. Challenge, Gordon-Benneta, krajowe zawody lotnicze, Lot Małej Ententy i inne.

W czasie kampanii wrześniowej 1939 r. był komendantem zapasowej jednostki meteorologicznej, pozostającej w dyspozycji dowódcy lotnictwa wojskowego; w końcu września przekroczył wraz ze swym oddziałem granicę polsko-węgierską, został rozbrojony i odesłany (jako chorąży) do obozu internowanych w Rahov. Później przeszedł przez inne obozy, m. in.: Beregsaz, Balatonlelle, Mohacs, Högyesz, Püszki i obóz koncentracyjny (na polecenie Gestapo) Förtösentmiklosz, z którego Niemcy wywieźli go najpierw do obozu Keisersteinbruck w Austrii, a w styczniu 1945 r. do Luckenwalde koło Berlina, gdzie 9 maja tegoż roku został wraz z innymi wyzwolony przez Armię Radziecką.

Po powrocie do kraju rozpoczął 22 lipca 1945 r. pracę w PLL LOT, jako szef lotniczej służby meteorologicznej, a następnie kierownik wydziału meteorologicznej osłony lotnictwa. Na tym stanowisku był w „Locie" do czerwca 1958 r., po czym przez rok, w związku z reorganizacją, kierownikiem działu ruchu lotniczego PLL LOT. Z chwilą powołania do życia Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie, objął w nim w lipcu 1959 r. stanowisko naczelnika wydziału ruchu lotniczego, na którym pracuje do chwili obecnej. W maju 1957 r. uzyskał na Politechnice Warszawskiej, po złożeniu wymaganych egzaminów, dyplom inżyniera-meteorologa trzech specjalności: synoptyka, aerologa i klimatografa. W międzyczasie był wykładowcą meteorologii w ośrodku szkolenia lotniczego i aeroklubach oraz członkiem LKE przy MK. W latach 1946-1948 był członkiem PPS i pełnił funkcje sekretarza komitetu zakładowego PPS przy PLL LOT, a od 1948 r. jest członkiem PZPR. Działał również w związkach zawodowych, był m. in. sekretarzem Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców, przewodniczącym Sekcji Lotniczej i przewodniczącym Głównego Komitetu Współzawodnictwa i Oszczędności. Od 2 lat jest członkiem rzeczywistym Rady Naukowej Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego w Warszawie.

Napisał ogółem 31 prac naukowych i popularnonaukowych z dziedziny meteorologii, z których 7 (3 przed 1939 r., a 4 po 1945 r.) wydanych zostało jako podręczniki przez wydawnictwa państwowe.

Posiada następujące odznaczenia: Złoty Krzyż Zasługi (1959), Srebrny Krzyż Zasługi (1939), dwukrotnie Brązowy Krzyż Zasługi (1932 i 1935), Krzyż Niepodległości (1932) i Złoty Krzyż Zasługi Harcerskiej.

Od 1959 r. jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL i pracuje aktywnie w jego zarządzie, pełniąc w kadencji 1962-63 funkcje wiceprezesa. Ma przyznaną przez władze Polski Ludowej rentę specjalną, z której w tej chwili jeszcze nie korzysta.

(j.r.k.)

STANISŁAW ROGALSKI

URODZIŁ się w Ołomuńcu (Czechosłowacja) 25 maja 1904 r. Po ukończeniu w r. 1922 państwowego gimnazjum im. Adama Mickiewicza w Warszawie, wstąpił na Politechnikę Warszawską. W roku 1924 ukończył Wojskową Szkołę Pilotów w Bydgoszczy. Do września 1939 r. latał w eskadrze treningowej (jako pilot rezerwy) i pułku lotniczego oraz w Aeroklubie Warszawskim.

Od 1924 r. był członkiem Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Politechniki Warszawskiej, gdzie związał się w pracach konstrukcyjnych ze Stanisławem Wigurą i Jerzym Drzewieckim. W 1926 r., razem z Wigurą, zbudował samolot turystyczny RW-1. W roku 1927 rozpoczęła się długa seria samolotów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, od sportowej RWD-1 (nagroda w Konkursie Awionetek za wybitnie oryginalną konstrukcję). Nagroda ta stała się podnietą dla ambitnego zespołu i w 1929 r. Polska po raz pierwszy oficjalnie znalazła się na liście lotniczych rekordów światowych. Jako ewolucja RWD-1 powstał zupełnie doń podobny RWD-2 (silnik „Salmson" o mocy 40 KM). Na tym samolocie Żwirko ustalił światowy rekord wysokości samolotów turystycznych II kategorii, **wznosząc się na 4 004 m.** Nieznacznie przerobiony RWD-2 (nazwany RWD-7) z silnikiem 70 KM zdobył w 1931 r. dwa nowe rekordy światowe: wysokość (5 996 m) i prędkość (178 km/h). Ogółem współpracował on przy projektowaniu i konstrukcji przeszło dwudziestu samolotów RWD (szkolne, akrobacyjne, turystyczne, komunikacyjne, wyczynowe, wojskowe, rozpoznawcze, wodnosamolot).

W 1929 r. uzyskał dyplom inżyniera mechanika (pracę habilitacyjną robił z dziedziny budowy podwozi trójkołowych) i został asystentem Politechniki Warszawskiej. W la-

Stanisław Rogalski

tach 1930-1933 wykładał jako docent aerodynamikę na Politechnice Lwowskiej. W 1933 r. razem z Wędrychowskim i Drzewieckim stworzył Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, które seryjnie produkowały niektóre typy RWD. Samoloty, wypuszczone przez DWL, odznaczały się doskonałym wykończeniem i znacznie lepszymi właściwościami lotnymi w stosunku do tych samych typów, produkowanych przez inne polskie wytwórnie. Od czasu powstania Komisji Sportowej Aeroklubu RP był jej stałym członkiem.

Za zasługi na polu lotnictwa został odznaczony srebrnym i złotym Krzyżem Zasługi i honorową odznaką LOPP.

Po klęsce wrześniowej przekroczył granicę polsko-rumuńską i wyjechał do Turcji. Był profesorem na uniwersytecie w Stambule i pracował razem z inżynierami J. Drzewieckim i Dulębą (pod dyrekcją inż. Wędrychowskiego) jako konstruktor w zakładach zorganizowanych pod egidą Tureckiej Ligi Lotniczej w Ankarze. W 1946 roku wyemigrował z Europy do Stanów Zjednoczonych Am. Półn. i został profesorem uniwersytetu w Erie. Obecnie pracuje w jednym z zakładów lotniczych Nowego Jorku, jako główny aerodynamik.

(J. Kędz.)

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 16 ● czerwiec 1963

LOT NA TARGACH POZNAŃSKICH

NIE jest przypadkiem fakt, że genezą powstania pierwszej regularnej linii lotniczej w Polsce — założonego w 1921 roku „Aerotargu" — była potrzeba uruchomienia szybkiej komunikacji między Warszawą a Poznaniem podczas pierwszych Międzynarodowych Targów Poznańskich. Od tej pory czas trwania tej największej w kraju imprezy handlowej jest jednym ze szczytów nasilenia przewozów powietrznych. Gdy 42 lata temu „Aerotarg" przewiózł 180 pasażerów, to obecnie liczba uczestników Targów, korzystających z komunikacji lotniczej, wyraża się już w tysiącach. Targi są więc również swego rodzaju egzaminem sprawności i operatywności poznańskiej placówki LOT-u, która zresztą zostaje na ten czas wydatnie wzmocniona personelem warszawskiej centrali przedsiębiorstwa.

Podobnie jak i w latach poprzednich LOT uruchamia obecnie specjalny pawilon na terenach targowych. Będzie tam można załatwić wszelkie sprawy związane z rezerwacją i sprzedażą biletów na linie zagraniczne i nabyć bilet do każdego portu lotniczego na świecie. Warto tu przypomnieć, że tegoroczne Targi są już 21 z kolei, na których czynna jest służba informacyjna LOTu.

Natomiast w przeciwieństwie do ostatnich kilku lat, samoloty obsługujące szlaki międzynarodowe — zarówno LOTu jak i obcych linii — nie będą lądować w Poznaniu. Praktyka wykazała bowiem, iż dodatkowe lądowanie używanych przez LOT ciężkich samolotów turbośmigłowych pociąga za sobą koszty niewspółmierne do osiąganych zysków, w dodatku zaś większość przybywających na Targi przedstawicieli sfer handlowych oraz przemysłowych ma i tak do załatwienia wiele spraw w Warszawie.

Dlatego też w okresie Targów — między 8 a 25 czerwca zwiększy się wydatnie ilość połączeń między Warszawą a Poznaniem — do 5 dziennie, przy czym niektóre z nich obsługiwane będą przez szybkie, pojemne samoloty typu Convair-240. Ten „most powietrzny" uzupełniony będzie w razie potrzeby przez loty dodatkowe.

Targi Poznańskie wykorzystywane są przez LOT również i do przeprowadzenia szerokiej kampanii reklamowej wśród tysięcy przybyszów z zagranicy i publiczności krajowej. Pawilon na Targach wyposażony będzie — jak co roku — w różnojęzyczne wydawnictwa reklamowe, zapoznające z działalnością naszych linii oraz zachęcające do do korzystania z komunikacji powietrznej.

ЛОТ НА ПОЗНАНЬСКОЙ ЯРМАРКЕ

ЛОТ не случайно связан с Познаньской Ярмаркой: стимулом для создания первой в Польше регулярной линии воздушного сообщения — основанного в 1921 году «Аэротарга» — явилась необходимость ввода в эксплуатацию линии быстрого сообщения между Варшавой и городом Познань во время первой Международной Познаньской Ярмарки. С тех пор дни, когда открыты гостеприимные двери МПЯ — это дни «пик» в работе ЛОТа; открытие этого крупнейшего в нашей стране торгового мероприятия ежегодно связано со значительным ростом воздушных перевозок. 42 года тому назад «Аэротарг» перевез на Ярмарку 180 пассажиров. А сейчас воздушным сообщением в связи с Международной Ярмаркой в Познани пользуются тысячи участников и гостей — ИТ-овцев, коммерсантов, представителей деловых кругов. Таким обязом, МПЯ является своеобразным экзаменом честкости и оперативности в работе познаньского отделения ЛОТа. Кадры этого отделения на все время Ярмарки значительно увеличиваются, туда из центрального управления посылаются лучшие специалисты.

Как и в предыдущие годы, ЛОТ открывает на Ярмарке специальный павильон. Здесь можно курить билет в любой аэропорт мира, заказать места, оформить документы. Необходимо отметить, что в текущем году, на XXXII МПЯ, специальный стенд информации ЛОТа работает уже в 21-й раз.

В отличие от предыдущих лет, самолеты обслуживающие международные линии, как ЛОТовские, так и зарубежных авиакомпаний, не будут приземляться в Познани. Практыка показала, что дополнительная посадка в Познани тяжелых турбовинтовых лайнеров связана с расходами, несоизмеримо большими, чем прибыль. К тому же подавляющее большинство прибывающих на Ярмарку представителей деловых кругов все равно должно по делам попасть в Варшаву.

В связи с этим в период Ярмарки, от 8 по 25 июня, значительно увеличится число рейсов между Варшавой и городом Познань. За день в Познань из Варшавы будет отправляться 5 самолетов, в том числе быстрые вместительные Конвэр—240. Этот «воздушный мост» в случае надобности будет подкрепляться добавочными рейсами.

ЛОТ воспользуется Международной Познаньской Ярмаркой также и для того, чтобы провести среди тысячь зарубежных гостей и посетителей со всей Польши широкую рекламную кампанию. По примеру предыдущих лет, павильон ЛОТа будет обильно снабжен рекламными изданиями на нескольких языках, знакомящими с деятельностью польских авиалиний и призывающих пользоваться воздушным сообщением.

„LOT" ON POZNAŃ TRADE FAIR

IT is not accidental that the first regular airline in Poland, the „Aerotarg", was formed in 1921. It started to operate following the necessity of quick communication between Warsaw and Poznań on the occasion of the first International Poznań Trade Fair. Since then, during the Poznań Fair, the ai traffic always reaches its peak. When 42 years ago „Aerotarg" carried only 180 passengers, now the number of Fair visitors, who choose to travel by air, amounts to a few thousands. As a result the Poznań Fair became some sort of atest for LOT's Branch Office in Poznań, who with the help of personnel from Warsaw Head Office, have to prove their efficiency and skill.

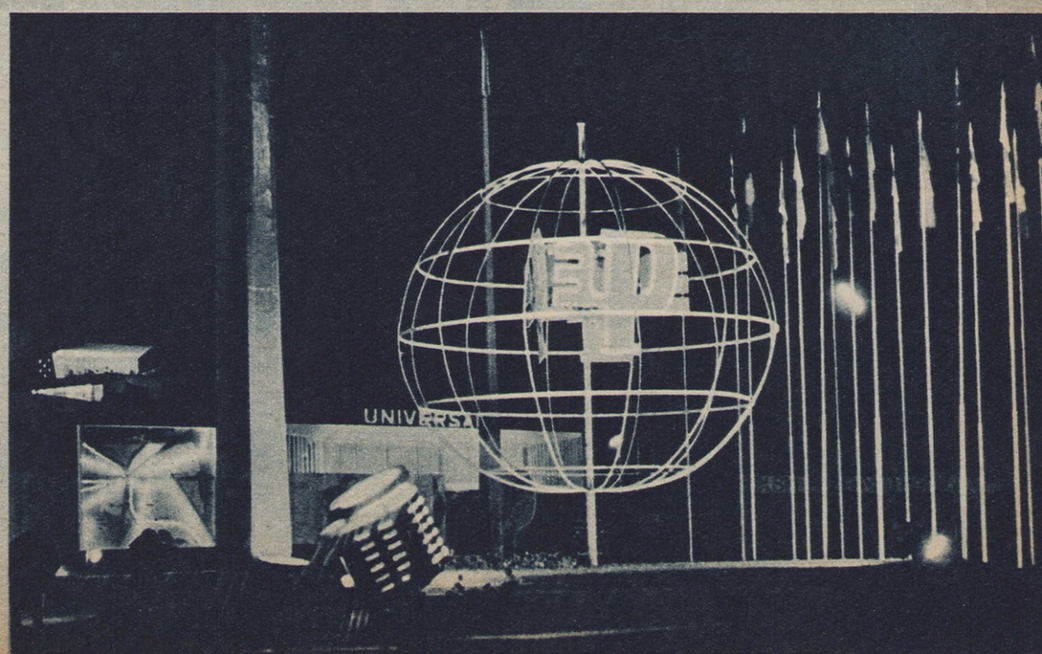
Just as in previous years „LOT" will have their own stand on the Fair grounds. They will handle the reservations and issue tickets to any airport in the world. It is worth while to note that the recent Fair is already the 21-st successive with LOT's information service.

However, in contrary to previous years proceeding, the planes operating on international services won't land in Poznań this time. It has been proved that the high cost of additional landing of heavy prop's operated by LOT is far too big compared with the revenue and apart of it most of the visitors wish to visit Warsaw anyway on business matters.

In consequence during the Poznań Trade Fair — from the 8th to the 25th June — there will be 5 flights daily between Warsaw and Poznań, and some of them will be operated by the comfortable Convair's 240. In case of emergency this „air bridge" will be supported by some additional flights.

The Poznań Trade Fair gives LOT a very good opportunity to get some publicyty among thousands of foreign and Polish visitors. LOT's stand on the Fair will be provided, as usually, with a great number of publications in foreign languages which will inform the visitors about the activity of Polish Airlines and will induce them to travel by air.

Foto: Z. Jóźwiak — LOT

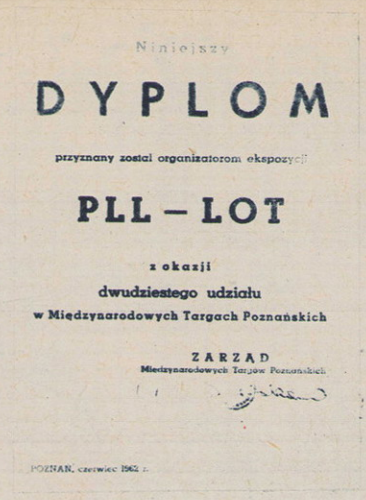


LOTEM NA TARGI

Poznański port lotniczy Ławica tętni w czasie Międzynarodowych Targów Poznańskich wzmożonym ruchem. Oprócz licznych połączeń rozkładowych, obsługiwanych przez samoloty Convair-240, Il-14 i Li-2, lądują tu i startują także i ciężkie turbośmigłowe maszyny, odbywające z kompletami pasażerów loty wynajęte. Przybywających wita las flag 60 państw, uczestniczących w tej wielkiej imprezie targowej.

Imponujący neon zwraca uwagę na siedzibę Polskich Linii Lotniczych LOT przy ulicy Armii Czerwonej. We wnętrzu biura miejskiego kolorowe światełka znakują rozgałęzioną sieć międzynarodowych połączeń LOT-u. Jeszcze jednym akcentem dekoracyjnym i reklamowym jest tutaj efektowny model turbośmigłowego Ila-18, stale przyciągający wzrok przechodniów (zdjęcia z lewej i wyżej).

Poważnym ułatwieniem dla tysięcy pasażerów LOT-u jest uruchamiany już od szeregu lat na terenach ekspozycji targowej pawilon informacyjno-handlowy, sytuowany w sąsiedztwie wystawy lotniczej. Dzięki sprawnej, bezpośredniej łączności z Warszawą, można tu załatwić wszelkie sprawy związane z rezerwacją i zakupem biletów do dowolnego portu lotniczego na świecie (zdjęcia z prawej).



Niniejszy

DYPLOM

przyznany został organizatorom ekspozycji

PLL – LOT

z okazji

dwudziestego udziału

w Międzynarodowych Targach Poznańskich

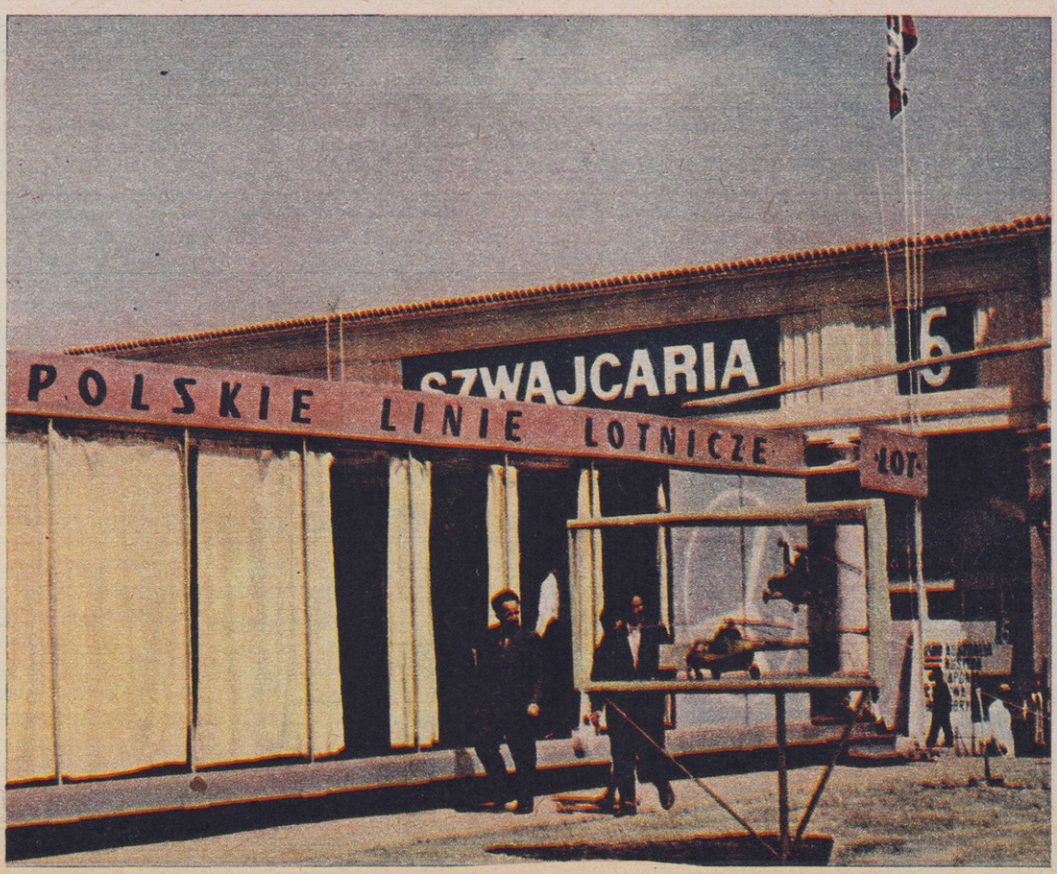
ZARZĄD

Międzynarodowych Targów Poznańskich

POZNAŃ, czerwiec 1962 r.

LOT należy do przedsiębiorstw mających wieloletnie, bogate tradycje współudziału w tej największej naszej imprezie handlowej. Dyrekcja MTP odznaczyła w związku z tym Polskie Linie Lotnicze LOT specjalnym dyplomem honorowym (wyżej – z lewej). Obok: Prezes PIHZ – ob. Obłamowicz wręcza dyplom J. Sliżewicz, pełnomocnikowi LOT-u do spraw Międzynarodowych Targów Poznańskich

Zdjęcia: M. Kobrzyński (4) i Z. Jóźwiak (5)



LUDZIE LOTU

BOGUSŁAW ŁĄCZKOWSKI

JAK już wspomnieliśmy — okres przygotowań i trwania Międzynarodowych Targów Poznańskich jest dorocznym i, powiedzmy od razu, niełatwym egzaminem sprawności działania i operatywności zespołu placówki PLL LOT w Poznaniu.

Dla wykonania wielokrotnie zwiększających się w tym czasie zadań, instaluje się dodatkowe połączenia telefoniczne dalekopisowe między biurem miejskim i specjalnym powilonem na terenie Targów a Biurem Sprzedaży i Rezerwacji biletów w Warszawie. Na terenie biura i portu lotniczego w Poznaniu przygotowuje się dodatkowe pomieszczenia — poczekalnie, magazyny itp.

Poważnie zwiększony zostaje w tym czasie tabor mechaniczny LOT-u w Poznanju. Przybywają tu dalsze autocysterny — na różne

typy paliwa, zależnie od typu samolotu — dodatkowy autobus do przewozu pasażerów, podnośniki do ładowania samolotów oraz liczne wózki akumulatorowe.

Nic też dziwnego, że mimo wzmocnienia personelu zespołem z Warszawy, obsługującym pawilon na Targach oraz pracownikami z innych oddziałów terenowych — tak szerokie zadania zrealizować można tylko wzmożonym wysiłkiem. Trzeba tu wziąć pod uwagę, że pierwszy samolot odlatuje o godzinie 7 rano, praca rozpoczyna się więc jeszcze o godzinę wcześniej, ostatni zaś przylatuje o 23-ej, do tej więc godziny trzeba pełnić dyżur. W praktyce oznacza to pracę po kilkanaście godzin dziennie.

Opisujemy to wszystko, aby dać pojęcie jakie zadania ma w obecnym okresie do zrealizowania i rozwiązania kierownik oddziału Polskich Linii Lotniczych, Bogusław Łączkowski. A oto kilka jego zasadniczych danych biograficznych: urodzony 19 listopada 1923 roku w Gnieźnie, tuż przed wojną rozpoczął pracę zawodową. Podczas okupacji wywieziony został do Niemiec na przymusowe roboty. W lotnictwie pracuje od 1955 roku. Był kontrolerem ruchu lotniczego: początkowo w PLL LOT, następnie zaś — po utworzeniu Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — pełnił te same funkcje w tym Zarządzie. Kierownikiem Biura Miejskiego LOT-u w Poznaniu jest od 1961 roku.

Dyrektor Polskich Linii Lotniczych LOT, inż. Jan Zwierzyński, wręczył 92 pilotom, nawigatorom, radiooperatorom, mechanikom pokładowym i stewardessom odznaki „milionera powietrznego". Ośmiu spośród nich wylatało już przeszło 3 miliony kilometrów, 46 — dwa miliony, pozostali zaś — po 1 milionie kilometrów. (sz)

☆

Ukazał się nowy, kolejny (9) numer kwartalnika LOT-Magazyn. Przynosi on m. in. artykuł na temat udziału LOT-u w XXXII Międzynarodowych Targach w Poznaniu, sylwetkę zasłużonego pilota, kpt. Jana Bakanacza, artykuł o rozpoczynającym się w Polsce sezonie turystycznym oraz wywiad z dyrektorem handlowym LOT-u mgr K. Nowickim w związku z otwarciem nowej linii LOT-u do Kairu. Magazyn jest jak zwykle, bogato ilustrowany i posiada efektowne opracowanie graficzne (zdjęcie wyżej).

Te urocze dziewczęta (zdjęcie wyżej) — to przyszłe stewardessy powietrzne LOT-u. Część z nich jest pracownicami naszych linii, inne wybrano spośród kandydatek zgłaszających się „z miasta". Po zdaniu egzaminów ze znajomości języków, badaniach lekarskich i locie kontrolnym — rozpoczęły one szkolenie teoretyczne. (sz)

Reklamowe wydawnictwa LOT-u zdobywają sobie coraz większe uznanie na całym świecie. Świadczą o tym liczne pochwalne listy, przychodzące do LOT-u z różnych stron świata. Nasi mili korespondenci piszą do nas nie tylko z Europy, ale z Australii, Nowej Zelandii, Indonezji, Wietnamu i z wielu innych krajów. W listach tych, pisanych po angielsku lub francusku, powtarzają się często takie słowa, jak „attractive", „beautiful", „en excellente execution" itp. Jedno z brazylijskich biur podróży, po wyrażeniu ogólnych pochwał pod adresem naszych wydawnictw, poinformowało nas, że ich dyrektorowi tak się podobał lotowski kalendarz ścienny, że powiesił go w swoim prywatnym gabinecie.

Dnia 11 maja w klubie wioślarskim „Wisła", do którego należy wielu pracowników LOT-u, odbyła się inauguracja sezonu letniego. Na zdjęciu: dyr. naczelny PLL LOT, inż. Jan Zwierzyński, jako „ojciec chrzestny" łodzi wyścigowej „Nadzieja".

Znakomity pianista Witold Malcużyński, w drodze na tournée koncertowe w Związku Radzieckim, zatrzymał się wraz z żoną w Warszawie. W wywiadzie udzielonym prasie stołecznej oświadczył, że jest bardzo zadowolony z podróży samolotem LOT-u (zdjęcie wyżej).

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226, tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA

standardowe silniki rakietowe

EKSPERYMENTOWANIE z silnikami rakietowymi, a ściślej z ładunkami paliwa własnej roboty, o ile prace te prowadzone są przez niedoświadczonych modelarzy — stwarzało i stwarza duże niebezpieczeństwo. Stąd też najważniejszym zadaniem dla instytucji pragnących spopularyzować małe rakietnictwo jest opracowanie i oddanie do produkcji silników (ładunków) mogących mieć zastosowanie w małych rakietach. Zadanie na pewno niełatwe, ale konieczne.

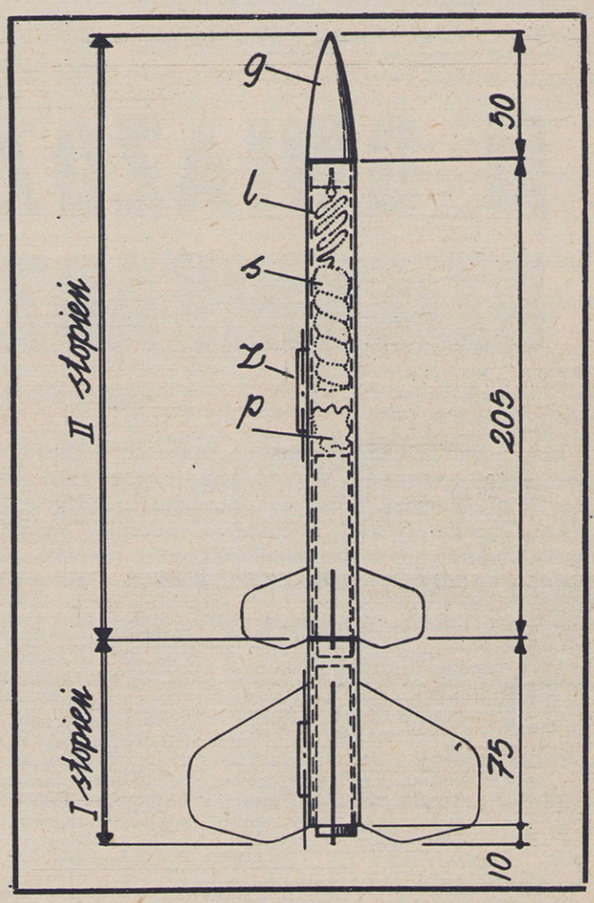
Amerykanie, którzy uprawiają rakietnictwo amatorskie od dłuższego czasu i zebrali masę doświadczeń (Stowarzyszenie Rakietowe NAR powstało w 1957 roku), obecnie dopuszczają do startu wyłącznie rakiety z silnikami fabrycznymi atestowanymi przez wspomniane NAR. Jeden z typowych silników, wykonanych w sposób bardzo prosty i tani do produkcji, podano na rysunku. Ładunek paliwa mieści się w kartonowej obudowie. Dyszę tworzy wkładka ceramiczna zapewniająca odpowiednią prędkość wypływu gazów oraz uniemożliwiająca przedwczesne spalenie się obudowy silnika. Średnica zewnętrzna silnika 17,5 mm, a wewnętrzna 10 mm, długość 69,5 mm. Średnica dyszy wylotowej w zależności od typu silnika w granicach 2,7 do 4,75 mm. Producentem dwóch rodzajów silników jest pionierska firma ESTES (Colorado — USA).

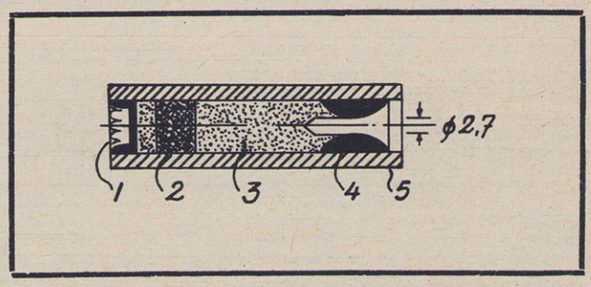
Silnik podany na rysunku ma ciąg maksymalny wynoszący 650 G. Jak przebiega praca silnika — podano na wykresie. Drugi typ silnika o podobnych rozmiarach, ale innej wewnętrznej powierzchni spalania, charakteryzuje się ciągiem maksymalnym wynoszącym 4100 G w czasie 0,35 sek. Oprócz wspomnianej wytwórni jeszcze trzy firmy produkują silniki, a również i zestawy materiałowe do budowy różnych rakiet amatorskich. Są to CENTURI w Arizonie, COASTER w Texas i Rocket Development Corp. w Utah.

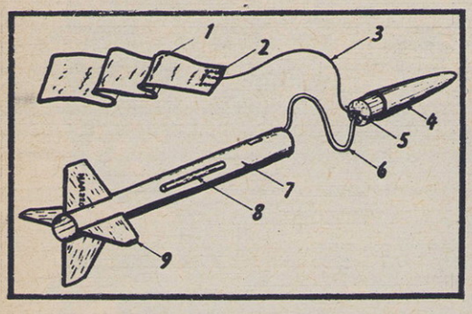
W wymienionych typach silników wytwórni ESTES stosowane jest paliwo stałe o nazwie „Astronit-B". Oto niektóre dane tego paliwa: prędkość spalania 20 mm/sek przy ciśnieniu 5—10 kG/cm², impuls właściwy przy tymże ciśnieniu 80 sek., gęstość paliwa — 3,4 G/cm³.

Największym amerykańskim, zarówno pod względem rozmiarów jak i wartości ciągu, jest silnik COASTER 20. Obudowa jest tu również kartonowa — grubość ścianek 2 mm. Długość silnika 203 mm, średnica zewnętrzna — 27 mm. Średnica dyszy wylotowej (oczywiście w przekroju krytycznym) około 13 mm. Maksymalny ciąg około 9 kG, silnik uzyskuje w czasie 0,8 sek od chwili zapłonu. Silnik tego typu przeznaczony jest dla większych rakiet i rakietoplanów wytrzymałej konstrukcji. O bezpieczeństwie zastosowania omawianych silników może świadczyć zalecenie wytwórni, aby podczas prób i startów odpalać rakiety z odległości nie mniejszej jak 8 metrów. (osiem metrów!). Próby zbudowania pełnosprawnego silnika rakietowego trwają między innymi w ZSRR i Czechosłowacji. W Związku Radzieckim znane są prace prowadzone przez E. Bukszę, a w CSRS prace Safka. Owocem prac tego ostatniego jest silnik seryjny S-2, który przechodzi liczne próby w MVVS i jak donosi czechosłowacki „Modelar" w nr. 3 z roku bieżącego, wyniki doświadczeń nad tym silnikiem mają być przekazane zaprzyjaźnionym krajom. Być może, silnik S-2 zapoczątkuje współpracę modelarzy państw socjalistycznych i umożliwili praktykowanie małego rakietnictwa w sposób jak najbezpieczniejszy.

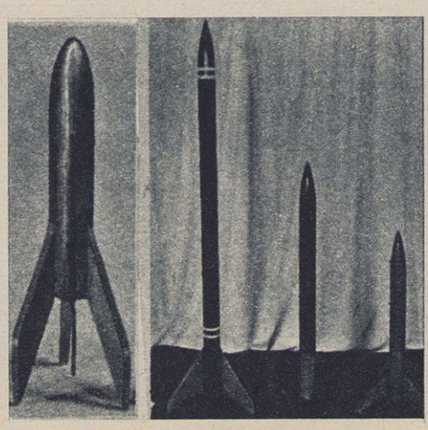
PAWEŁ ELSZTEIN

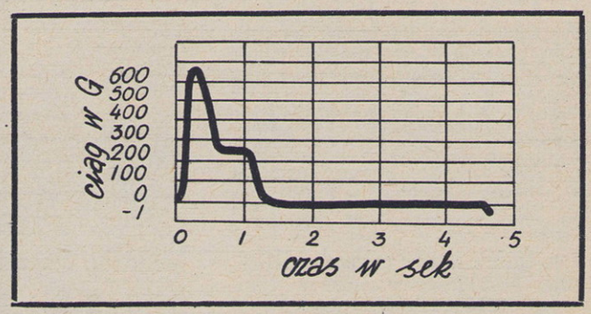






Prymitywna rakieta szkolna budowana w USA. Oznaczenia: 1 — taśma plastykowa (fartuch) do owinięcia spadochronu, 2 — przylepiec, 3 — linka stylonowa, 4 — głowica, 5 — haczyk, 6 — amortyzator gumowy, 7 — kadłub kartonowy, 8 — zaczep dla prowadnicy wyrzutni, 9 — usterzenie z balsy. Z prawej — rakiety wytwórni ESTES i COASTER, sprzedawane w formie zestawów materiałowych. Pierwsza ma 3 silniki i osiąga około 400 m wysokości. Konstrukcja balsowa.

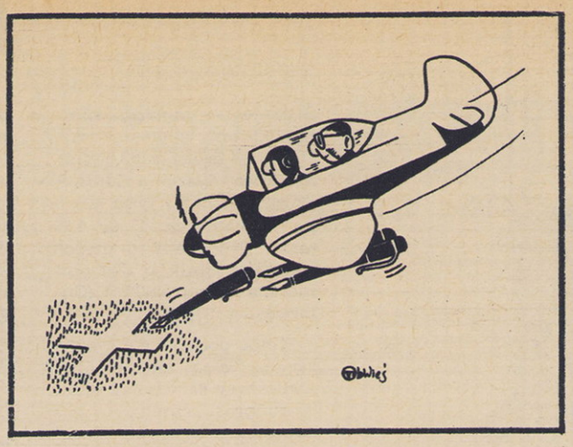




Powyżej: Dwustopniowa rakieta wyczynowa. Oznaczenia: g — głowica, l — linki spadochronu, s — czasza spadochronu, z — zaczep, p — przepona-płótno. Przekrój typowego silnika (ładunku) fabrycznego wytwórni ESTES. Oznaczenia: 1 — przepona kartonowa, 2 — ładunek dodatkowy opóźniający, 3 — ładunek paliwa stałego, 4 — dysza ceramiczna silnika, 5 — obudowa kartonowa silnika.

Niżej — wykres ciągu silnika podanego na rysunku powyżej. Wartość maksymalna ciągu około 650 G w czasie 0,35 sek.

Wrocławska załoga: Teresa Chwieduk („Słowo Polskie") i Zdzisław Jarończyk.



II GWIAZDZISTY ZLOT DZIENNIKARZY I PILOTÓW

JERZY POMIANOWSKI

Sześć dni. „Biesy", „Jaki", „Junaki", „Zliny", CSS-y. Piloci i dziennikarze. Przygody w powietrzu. Oczy uporczywie wypatrujące znaków kontrolnych. Barwna panorama Ziem Zachodnich. Czas na ziemi mierzony minutami. Kopalnie miedzi, uzdrowiska, port, stocznia, nowe fabryki, osiedla, szkoły. Komitety i rady. Dyrektorzy, robotnicy, marynarze. Spotkania. Każde ciekawsze. Bogactwo danych i informacji. Świadectwa postępu i rozkwitu. Gonitwa myśli: co opisać? jak napisać? Finał. Jednym — nagrody i radość. Dla drugich — za rok będzie lepiej.

A jak to widzieli inni? Najbardziej trafną i autorytatywną wydaje się opinia wyrażona przez **Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego.** W przemówieniu inauguracyjnym gratulując wrocławskim patriotom ich świetnego pomysłu (dziękujemy za ciepłe słowa dla „Skrzydlatej" jako współorganizatora) generał stwierdził, że zlot przez prawidłowe połączenie aspektu politycznego i propagandowego z lotniczym predestynuje do miana najlepszej imprezy lotniczej. Myślę, że przebieg zlotu w pełni potwierdził te słowa. Zresztą o wszystkim od początku.

DO WROCŁAWIA PRZEZ LUBIN

Trasa pierwszej (7 maja 1963 r.) konkurencji prowadziła z lotnisk macierzystych do Lubina Legnickiego, skąd załogi po zameldowaniu się zrzutem meldunku, punktowanym też za celność, udawały się na lotnisko Aeroklubu Wrocławskiego. Tu czekała ich trzecia próba dnia, a mianowicie lądowanie na celność.

Zadania nie były trudne i 8 pilotów uzyskało maksimum punktów za punktualność, a 9 za lądowanie. Najlepszy wynik osiągnęła załoga kielecka **Marek Studziński — Jerzy Głębocki** („Słowo Ludu") na samolocie „Zlin 26" — 236 punktów. Wyprzedzili oni minimalnie **St. Boraka i H. Jonka** („Nowiny Jeleniogórskie") — 234 pkt oraz **M. Gorzelaka z K. Mościckim** (PR Wrocław) — 231 pkt.

Bezpośrednio po lądowaniu uczestnicy zostali przewiezieni do Lubina, gdzie zwiedzili budowane kopalnie miedzi. Zawodnikom towarzyszyli w tej wycieczce Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki oraz prezes ZG APRL Stefan Antosiewicz. Po przyjęciu przez dyrekcję kombinatu i górników, wręczeniu zwycięzcom etapowym nagród (wagoniki z miedzią), konferencji prasowej oraz wpisaniu się do księgi pamiątkowej — powrót autobusami do Wrocławia. Tu w Klubie Dziennikarza odbyło się uroczyste otwarcie II Gwiaździstego Zlotu Dziennikarzy i Pilotów z okazji VI Tygodnia Ziem Zachodnich. Krótkie przemówienie powitalne i... już omówienie konkurencji na dzień następny, którą był przelot

NA TRASIE WROCŁAW — JELENIA GÓRA

z zadaniem zidentyfikowania po drodze trzech obowiązkowych i dwóch dodatkowych obiektów według zdjęć otrzymanych bezpośrednio przed startem. Końcowy punkt trasy i meldowanie na czas — w Jeżowie. Przed startem i organizatorzy i piloci miny mają niewyraźne. Pogoda typowo „kitowa". Niska podstawa chmur, przelotne opady i zamglenia. „Biesy", które wystartowały pierwsze, nie wykorzystują swej prędkości, by móc lepiej obserwować teren. Następni zawodnicy mają poważne trudności z wykonaniem zadania, tym bardziej, że lot odbywa się w terenie górzystym. Od Strzegomia pogoda zdecydowanie się poprawia, ale o tym „meteo" wrocławskie nie jest przekonane. Toteż kiedy pilot Koskowski znalazłszy po drodze zamglenie wraca na lotnisko Mały Gądów, starty zostają przerwane. Godzina przerwy, lot na sondę i w nieco lepszych warunkach leci pozostała grupa załóg.

O trudności wykonania zadania świadczą wyniki. 13 załóg znalazło obiekty obowiązkowe, a tylko 5 wszystkie. O zwycięstwie etapowym zadecydowały sekundy w punktualności przylotu. Najlepszy wynik (14 sek) uzyskali **St. Babiarz i J. Szefer** („Trybuna Wałbrzyska"). Następne miejsca (po 27 sek) zajęli **A. Adamkiewicz z T. Stępniem** („Kurier Polski") oraz **Zd. Dudzik z J. Zarębskim** („Skrzydlata Polska"). Prócz wymienionych jeszcze trzy załogi zdobyły maksimum 180 punktów.

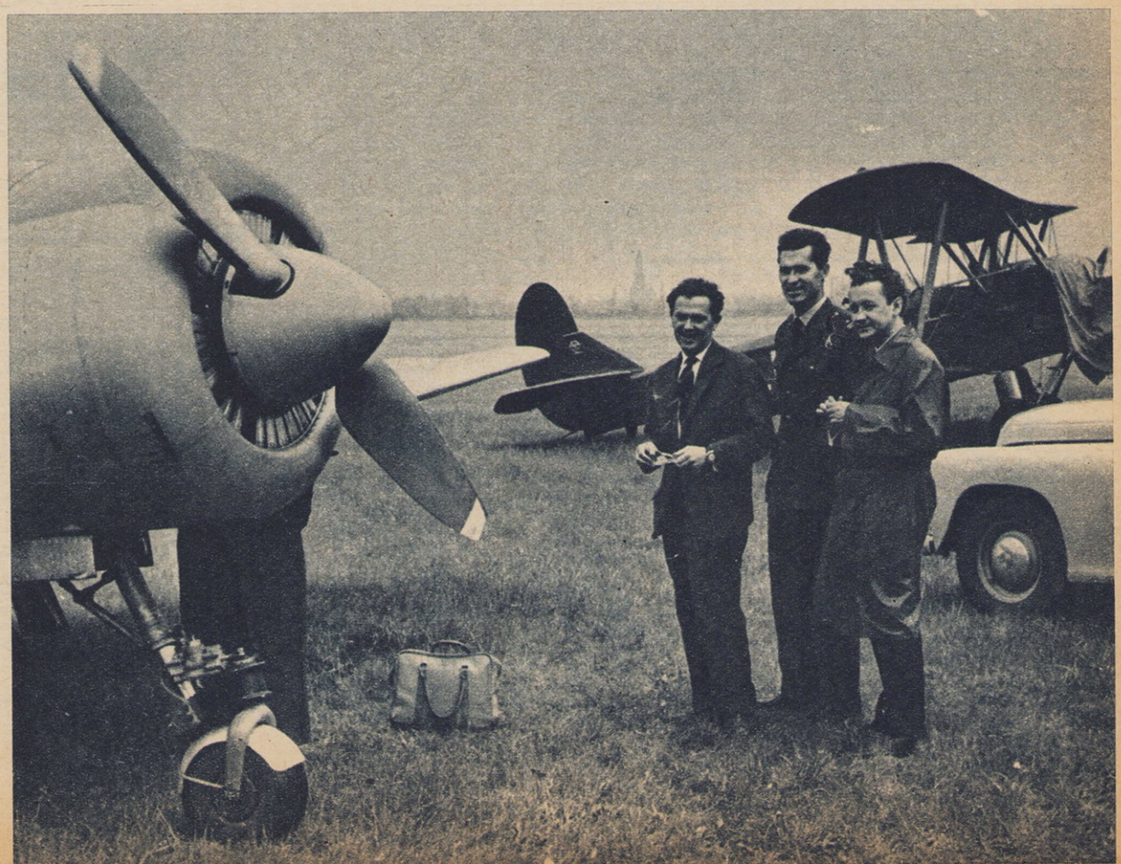
Prosto z samolotów na stopień autobusów — w skoku drugie śniadanie i torebka z wydawnictwami regionalnymi oraz reklamami — i konferencja prasowa z władzami powiatu oraz miasta. Z kolei wizyta w cieplickich uzdrowiskach i wycieczka po pięknych miejscowościach wczasowych. Wieczorem, w jeżowskim ośrodku szybowcowym AJ, ponowne spotkanie z „ojcami" powiatu i Jeleniej Góry, filmowe kroniki lotnicze, relacja wicemistrza świata w szybownictwie Jerzego Popiela, ogłoszenie wyników drugiego etapu i zapowiedź kolejnego zadania, którym był w dniu 9 maja lot

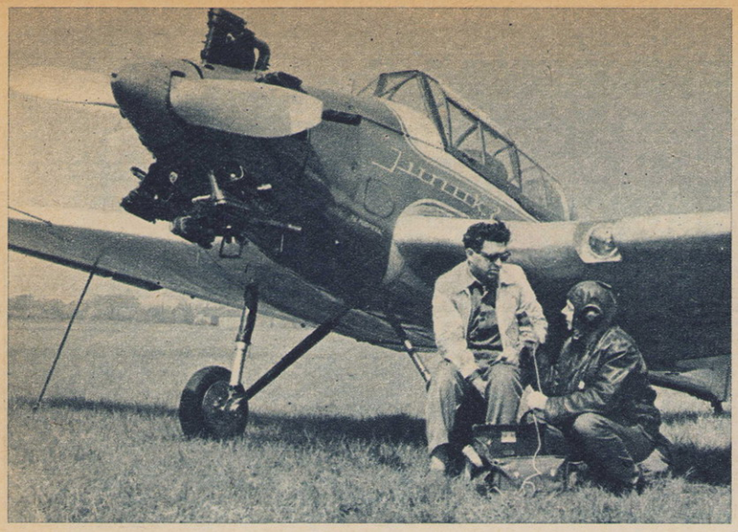
PO ŁUKU DO ZIELONEJ GORY

Na trasie łuku należało odnaleźć znak i zameldować się zrzutem meldunku (celność punktowana tylko o nagrodę etapową) w czasie wynikającym z obliczeń nawigacyjnych. Tego dnia pogoda dopisała. Tylko nielicznym pilotom popsuły nieco

Zdjęcia: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Organizatorzy Zlotu: pierwszy od lewej z-ca red. nacz. Rozgłośni PR we Wrocławiu red. Władysław Pawłowicz, w środku wiceprezes Aeroklubu Wrocławskiego Antoni Chojcan.





Znany szybownik Marian Gorzelak (z lewej) latał z redaktorem wrocławskiej rozgłośni Kazimierzem Mościckim.

Zbliżamy się do Zielonej Góry.

szyki przelotne burze termiczne. Kłopoty związane z nawigowaniem po łuku i dobrze zamaskowany w terenie znak spowodowały jednak, że zadanie wykonała połowa załóg, a tylko cztery uzyskały maksymalną (100) liczbę punktów.

Były to ekipy: **Lewandowski — Uchman** („Express Ilustrowany", Łódź), **Nasiełowski — Chłopecki** („Słowo Powszechne" Radom), **Dudzik — Zarębski** („Skrzydlata Polska") oraz **Lip — Strzępek** („Żołnierz Ludu", Wrocław). Piloci Lip i Nasiełowski osiągnęli jednakową celność w zrzucie meldunku i ponownie o zwycięstwie etapowym musiały zadecydować sekundy w punktualności meldowania się. Tryumfowali Nasiełowski — Chłopecki (10 sek).

I znów bezpośrednio z samolotów — tyle, że zawodnicy zdążyli coś przekąsić — do autobusów i do siedziby Wojewódzkiej Rady Narodowej na konferencję prasową o Ziemi Lubuskiej. Po obiedzie zwiedzanie miasta. Kawa w palarni, wyniki i przed wyjazdem na nocleg do odległego o kilkanaście kilometrów Czerwińska omówienie nowej, czwartej już konkurencji, której meta będzie znajdowała się

NAD JEZIOREM DĄBSKIM

Na trasie do Szczecina zostały wyłożone cztery znaki, które należało nanieść po odnalezieniu na mapę, a przy ostatnim zrzucić we właściwym czasie (wg obliczeń nawigacyjnych) meldunek. Celność zrzutu brana była tylko pod uwagę w klasyfikacji etapowej. Pogoda była „milion na milion" i wszystkie załogi cieszyły się ze znajdowanych liter, które ułożone były na ziemi z płócien startowych. Jak to zwykle jednak bywa na zawodach, nie każdemu dopisało szczęście i bądź to brakowało jakiegoś znaku, bądź coś źle wskazywały zegarki... u sędziów i tylko czterech pilotów otrzymało możliwą do zdobycia (120) liczbę punktów.

Najlepszy rezultat (odległość zrzutu 12,5 m) uzyskali **Dudzik — Zarębski** przed **Studzińskim — Głębockim** (14,7 m), **Adamkiewiczem — Stępniem** (17,9 m) oraz **Marciniakiem z Heńkiem** („Życie Radomskie"). Ogólnie konkurencję tę można oceniać jako łatwą, denerwujący tylko był fakt, że organizatorzy umieścili znaki na ostatnim odcinku i przez blisko 200 kilometrów trasy brak było jakiegokolwiek potwierdzenia dobrej nawigacji i skrupulatności obserwacji.

Ostatnie załogi nie zdążyły nawet zakotwiczyć samolotów (zrobili to miejscowi mechanicy), a już znajdowaliśmy się w autobusie w drodze na obiad. Potem do portu, który zwiedzaliśmy hydrobusem. Przesiadka na statki PŻM „Bydgoszcz" i „Oksywie" na małą konferencję prasową o naszych sprawach morskich oraz spotkanie z załogami. Ze statków w autobusy i do klubu „Trzynastu Muz" na naradę z przedstawicielami miejscowych władz partyjnych i Rad Narodowych. Rano następnego dnia (11 maja) zwiedzanie stoczni. Poprzedziło je, jak zwykle, ustalenie trasy ostatniej próby lotniczej, której

META BYŁA WE WROCŁAWIU

Na drodze liczącej ponad trzysta kilometrów wyłożony był tylko jeden znak, na który po odnalezieniu trzeba było zrzucić punktualnie w czasie wynikającym z obliczeń nawigacyjnych meldunek, którego celność była też liczona w punktacji ogólnej. Znowu załogi spędzały w powietrzu długie denerwujące godziny, bo krzyż będący celem lotu leżał przy samym końcu trasy. Ale nie to było tego dnia najbardziej przykre dla niektórych pilotów, a też komisji sędziowskiej (bardzo to przeżywaliśmy — słowo). Otóż nad punktem (co za pech!) rozbudowała się intensywna burza termiczna, która praktycznie uniemożliwiła kilku załogom poszukiwanie znaku i zatrzymała (decyzja zwiadowcy) „Zliny" w Lesznie Wlkp. Fakt porównywania wyników konkurencji lotniczych z dziennikarskimi absolutnie negował ewentualność unieważnienia próby. Na powtórkę też nie było czasu i — mimo woli — kilku pilotów miało prawo mieć żal do losu.

Nad znakiem zameldowało się 17 samolotów, a 9 załóg otrzymało po 100 (maksimum) punktów za punktualność. Zwycięzcami etapu zostali **Dudzik — Zarębski — 145 pkt, drugie miejsce Gorzelak — Mościcki — 143 pkt.**

Od pierwszej do ostatniej konkurencji lotniczej liderem był pilot sanitarny z Kielc Marek Studziński, latający na „Zlinie 26". Obok niego widocznie wyróżniali się Zdzisław Dudzik, Andrzej Adamkiewicz, Ludwik Merło. Świetnie spisywali się Marian Gorzelak i Stanisław Babiarz. Szkoda, że ten ostatni miał takiego pecha. Obu tym pilotom wróżymy sukcesy na mistrzostwach Polski.

Wieczór dnia 11 maja był nareszcie wolny i dziennikarze, wyczerpani fizycznie ale pełni niepokojów twórczych, mogli przystąpić do pisania.

NASZA JEST NOC

Praktycznie na napisanie dwóch reportaży — jednego sportowo-lotniczego i drugiego związanego z programem zlotu — pozostała jedna noc. Prace należało oddać następnego dnia rano. Przez całą noc latający reporterzy ciężko pracowali, by nie przynieść wstydu swoim redakcjom, a przede wszystkim pilotom. Zadanie nie było łatwe nie tylko ze względu na bardzo — nawet dla nawykłych do pośpiechu w swym zawodzie dziennikarzy — ograniczony czas. Trudność powodowała ogromna ilość wrażeń i zebranych materiałów, wśród których należało dokonać wyboru. No i ta świadomość, że na podobny temat mogą pisać inni...

W niedzielę, dnia 12 maja, efekty nocnej twórczości opatrzone godłami, zostały przedstawione jury do oceny. Po całodziennej pracy jury okazało się, że najlepsze reportaże napisał autor podpisany „Wisła", który uzyskał 660 punktów i II nagrodę redakcji „Żołnierza Polskiego" za najlepsze uwzględnienie tradycji Ludowego Wojska. Drugie miejsce zajęła „Matylda" — 654 pkt, a trzecie — „Zocha" — 648, której też przyznano I nagrodę za reportaż wojskowy. Ponadto „Noga" i „Cuma" zdobywają nagrody za najlepsze reportaże sportowe. Po otwarciu kopert z nazwiskami dziennikarzy okazuje się, że „Wisła" to **Jerzy Zarębski** (sekretarz naszej redakcji!), „Matylda" to **Tadeusz Stępień** z „Kuriera Polskiego", „Zocha" — **Wacław Horoszkiewicz** (PR Opole). „Noga" — **Teresa Chwieduk** („Słowo Polskie"), a „Cuma" — **Bogdan Kaznowski.**

W rezultacie wspólnych wysiłków lotniczo-dziennikarskich przed startem w Zgaduj-Zgaduli, będącej ostatnią próbą zlotu (tak, tak, niedzielę spędzili wszyscy na nauce), czołówka uplasowała się następująco: 1. **Dudzik — Zarębski — 1381 pkt, 2. Adamkiewicz — Stępień 1310 pkt, 3. Studziński — Głębocki — 1286 pkt.** Wbrew oczekiwaniom zgadula nie przyniosła większych zmian w tabeli, bowiem gros załóg — w tym trójka liderów — kończyła ją z wynikiem 0. Progresywna punktacja i znaczna gradacja trudności odnosiły kolejne zwycięstwa. Tylko pięciu załogom udało się zdobyć po maksymalnej liczbie punktów (160). Byli to bohaterowie wieczoru: **Golba — Neweluk** (Szczecin), **Szymczak — Zieliński** (Zielona Góra), **Łącki — Ziemiński** (Warszawa), **Szyłkiewicz — Magnuski** (Krosno) oraz **Lip — Strzępek** (Wrocław). Po Zgaduj-Zgaduli wręczenie nagród i w późnych godzinach wieczornych niedzieli 12 maja kończy się oficjalnie II Gwiaździsty Zlot Dziennikarzy i Pilotów. Napisałem o oficjalnym zakończeniu, bo w praktyce zlot będzie jeszcze długo kontynuowany w postaci licznych publikacji o tak nam bliskich i cennych Ziemiach Zachodnich.

Ta właśnie popularyzacja piękna i osiągnięć Ziem Zachodnich (na przykład reportaże telewizyjne Andrzeja Ziemińskiego) w połączeniu ze zdobyciem dla lotnictwa przedstawicieli kilkudziesięciu redakcji — stanowi żywe potwierdzenie słów Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego o znaczeniu Zlotu.

POZLOTOWE ROZRACHUNKI

Przede wszystkim chciałbym pogratulować organizatorom II GZDiP, którymi obok naszej redakcji byli: Wrocławska Rozgłośnia PR, miejscowy Aeroklub i Wojewódzki Zarząd Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich oraz redakcja tygodnika „Żołnierz Polski". Wiele uznania i serdeczne podziękowania (robię to także w imieniu uczestników Zlotu) należą się gospodarzom etapów **Marii Teisseyre** i **Antoniemu Chojcanowi** (Wrocław), **Tadeuszowi Kaczmarkowi** (Jelenia Góra), **Zdzisławowi Konikowi** (Zielona Góra) i **Eugeniuszowi Ebenrytterowi** (Szczecin). Bardzo ciepło w okresie rajdu wyrażali się piloci i dziennikarze o mechanikach lotniczych, którzy w aeroklubach przygotowali sprzęt „na medal", a na lotniskach etapowych spełniali wszelkie życzenia. Pragnę, także od wszystkich kolegów po piórze i lotniczym drążku, przesłać serdeczne pozdrowienia **red. Henrykowi Grzędzie i pilotowi Janowi Winczo,** którym pechowy wypadek uniemożliwił towarzyszenie Zlotowi.

Długa jest lista osób, które podjęły się niełatwej roli komisarzy sportowych. Bardzo dziękuję im za współpracę w sędziowaniu naszej imprezy. Wypada mi jednocześnie przeprosić tych wszystkich uczestników Zlotu, którym na skutek jakichkolwiek uchybień organizatorów czy członków komisji sędziowskiej Ziemie Zachodnie nie wydały się tak piękne jakimi są w rzeczywistości. Zresztą, przyznaję, wiele jest wniosków i propozycji, które mogą się przyczynić, by trzeci zlot był pod każdym względem bardziej udany. Ale o tym napiszę przy innej okazji.

Wyżej: **Tadeusz Pajda,** sekretarz tygodnika „Żołnierz Polski", przed startem sprawdza łączność radiową. Niżej: Wicemistrzowie Zlotu Andrzej Adamkiewicz (z prawej) i Tadeusz Stępień („Kurier Polski").

Na takich samolotach walczyli z „Biesami" dzielni przedstawiciele lubelskiego grodu.

ZDOBYWCA ATLANTYKU

Dnia 7 maja br. minęło 30 lat od chwili wielkiego wyczynu, jakiego dokonał ówczesny kapitan lotnictwa Stanisław Skarżyński, przelatując samotnie Atlantyk na samolocie sportowym RWD-5 bis. Wysiadł on na ziemi brazylijskiej w cywilnym ubraniu i kapeluszu – jak po zwykłym, spacerowym locie. Osiągnięciem tym nadał Skarżyński wielki rozgłos polskim skrzydłom na szerokim świecie, a swoje nazwisko wpisał do karty zdobywców Atlantyku i historii lotnictwa. Poniżej publikujemy opowiadanie Ikarusa dla upamiętnienia tego wspaniałego sportowca i żołnierza, który zginął śmiercią lotnika podczas II wojny światowej, jako pilot 305 Dywizjonu Bombowego.

NUDNA była niedziela w małym prowincjonalnym miasteczku Perpignan. Licha francuska mieścina, położona przy zachodnim brzegu Zatoki Lyońskiej w odległości około 80 kilometrów od granicy Hiszpanii. Sprawiała ona wrażenie dziury zabitej od świata deskami, zwłaszcza, że ze względu na złą pogodę, nikt nie pokazywał się na ulicy. Jedyną atrakcją miasteczka było kino. Na seans jednak trzeba było czekać aż do dziewiątej wieczorem. Nie mógł się na niego doczekać szczupły, o regularnych rysach i siwiejących lekko skroniach mężczyzna, oparty niedbale o parapet jednego z okien hotelu w Perpignanie. Był nim pilot Stanisław Skarżyński.

Pustka wyzierała ze wszystkich kątów. Błoto i kałuże, szare i niewielkie domki przycupnięte wzdłuż ulic sprawiały przykre wrażenie. Godziny wlokły się leniwie.

Nie spodziewał się, że niedziela uwięzi go swą fatalną pogodą w tej miejscowości. Właściwie to ukarany zostałem — myślał patrząc ze smutkiem przez okno — za niecierpliwość.

Warunki lotu były fatalne. Ustawiczne mgły, niski pułap i w dodatku deszcze jak również wiatr czołowy wpłynęły tak silnie na prędkość samolotu, że spadła ona do 140 kilometrów na godzinę. W miarę lotu na południe pogoda była coraz gorsza, tak że postanowił lądować właśnie w Perpignan, aby tu dowiedzieć się szczegółów o możliwościach dalszego przelotu. Z wielkim trudem wśród deszczu odnalazł lotnisko i... wylądował. Niestety, nastąpiło rozczarowanie — żadnych wiadomości co do stanu pogody na dalszej trasie z Hiszpanii nie otrzymał. Nie pozostawało więc nic innego jak czekać.

Ot i masz — niedziela. Widoków na poprawę pogody nie ma, wiadomości żadnych. Powodów do zdenerwowania było wiele, ale szczupły mężczyzna zadecydował spokój Taki już miał charakter. Nie pozwalał się dać wyprowadzić z równowagi. Ostatecznie, ten jednodniowy, przymusowy postój, to głupstwo. Czeka go przecież daleko cięższe zadanie. Nerwy trzeba zostawić na potem, później nie mogą zawieść.

Pogoda nastroiła go do wspomnień. Przywiodła na myśl lata młodości. Lotnictwem interesował się od dawna. Jako studenta politechniki zaciekawiła go szczególnie budowa samolotów. Sam przed tym nie latał, nie przypuszczał zresztą nawet, że kiedyś zostanie pilotem. Patrzył zawsze z obawą i respektem na wszelkiego rodzaju popisy cyrkowe — podziwiał powietrzne akrobacje.

Wszystko zaczęło się dość dziwnie — od szpitala. Dwa i pół roku przeleżał w bieli szpitalnego łóżka. Zakażenie krwi w nodze było groźne i lekarze nie wróżyli nic dobrego. Ciężko było, bardzo ciężko — z bólem myślał o tym, czy będzie zdolny do normalnej pracy, czy też zostanie kaleką. To ostatnie słowo było dla niego straszne. Lekarze nie dawali prawie żadnej nadziei. Nie stracił jednak wiary — przeciwnie; zawziął się i postanowił walczyć do końca. Wcześnie zetknął się z twardą szkołą żołnierskiego życia. Nie zrażały go przeciwności, ale zawsze podniecały do dalszej walki. Marzeniem jego była zawsze wojskowa służba liniowa.

Z bólem wewnętrznym, większym od fizycznego przeczytał swe nazwisko na liście oficerów, mających iść do rezerwy. Zrozumiał że wojskowa służba liniowa w jednostkach naziemnych będzie nie do zrealizowania. I wtedy — otworzyła się przed nim możliwość, jedyna zresztą, służba liniowa w lotnictwie wojskowym. Zdecydował się od razu.

Od zamierzenia do realizacji długa i trudna była jednak droga. Rozpoczął upartą walkę z lekarzami, którzy go leczyli i uważali nadal za kalekę. Przez cały prawie rok walczył o prawo pracy i służby w lotnictwie; przekonywał — starał się wszędzie, gdzie tylko było to możliwe, i... zwyciężył, nie został kaleką. Nogę wyleczono w takim stopniu, że mógł iść do szkoły lotniczej.

Dopiął celu. Początkowo nie mógł się oswoić z lotnictwem, ale świadomość tego, że jest pożyteczny w społeczeństwie, że może pełnić służbę liniową w wojsku, dodała mu nowych sił. Lotnictwo pokochał całym swym sercem.

A później? Życie potoczyło się normalnym torem. Mało kto zwracał na niego uwagę. Takich jak on pilotów wojskowych było wielu. Ci, którzy znali jego drogę do lotnictwa czasami podziwiali upór i charakter człowieka, który z piechoty przyszedł do lotnictwa. Z natury cichy i skromny unikał wszelkich okazji rozgłosu — prowadził spokojne życie.

Aż pewnego dnia, kiedy wpatrywał się uważnie i długo w wielką mapę świata, która wisiała na jednej ze ścian w jego pokoju, powstała w głowie niesamowita myśl: — daleki przelot. Polecieć tam, gdzie jeszcze nie był żaden z polskich pilotów, gdzie jeszcze nie oglądano samolotu z polskimi znakami. Wzrok zatrzymał się dłużej na Afryce!

Ten barwnie wydrukowany arkusz papieru budził w nim zawsze od najmłodszych lat, jeszcze w szkole, pragnienie podróży — do dalekich nie oglądanych nigdy krajów, przez lądy i morza. Teraz, kiedy ludzie dysponują takim środkiem, jak samolot, który pokonywać może z łatwością wszelkie dalekie przestrzenie, każda myśl, nawet najbardziej zuchwała, może być urzeczywistniona.

Twarda wola i przedsiębiorczość pilota doprowadziły do realizacji wielkiego zamierzenia.

★

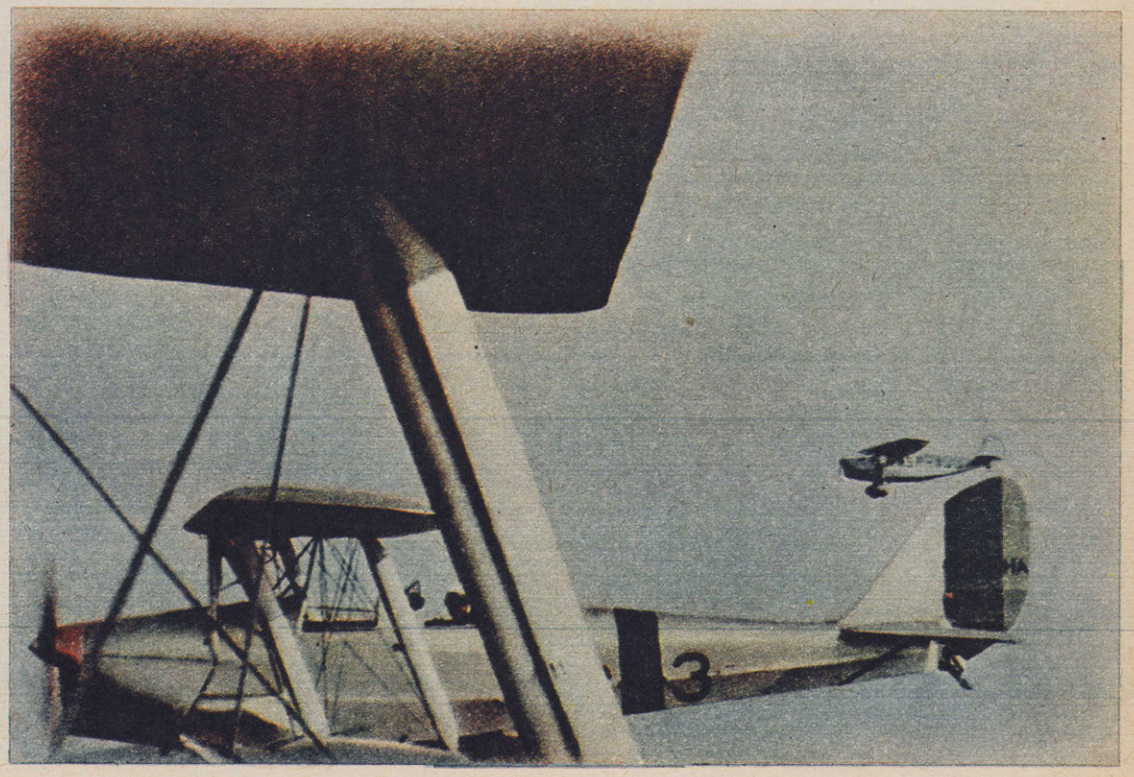
W mroźny, mglisty i chmurny poranek, w lutym 1931 roku wystartował z pokrytego śniegiem lotniska mokotowskiego do wielkiego afrykańskiego lotu.

★

Skarżyński poleciał odkryć, nieznany dotychczas polskiemu lotnictwu, pełen dziwnych tajemnic kraj; poleciał „zdobyć" dla Polski Afrykę — część świata — ląd, który czarnym zwano. Afryka widziana zresztą z powietrza nie była wcale czarna — raczej wielobarwna. Leciał zresztą wówczas nie sam — inaczej byłoby strasznie nudno i bardziej niebezpiecznie, gdzie pod gorącym niebem równika czekała na każdym kroku przykra niespodzianka. Na swym pokładzie samolotu PZL-12 wiózł pasażera inż. Markiewicza — wiernego towarzysza całej afrykańskiej wyprawy.

Niełatwy to był lot. Niebezpieczny. Sprostać mu jedynie mogła niezłomna wola pilota polskiego. Egipt — Sudan — Kenia — równik — Tanganika — Elisabethville — Kongo — Leopoldville — równik — Duala — Kamerun — Nigeria — Złote Wybrzeże — Bamako — Dakar — Zachodnia Afryka — Casablanka i znów Europa — oto nazwy rejonów, państw, miast, przez które Polak przepychał się zwycięsko na swym samolocie.

Lot był piękny, ale i trudny zarazem. Ileż to razy pustynia męczyła wzrok ponurą jednostajnością krajobrazu, ile też razy musiał staczać nierówną walkę z huraganem, wichrem i burzą — nie można obliczyć. Czasami jednak, kiedy po wylądowaniu był zmęczony ciężkim



Nad Porto Alegre w asyście samolotów brazylijskich.

lotem, mógł podziwiać wspaniałą iluminację nieznanego mu dotychczas „Krzyża Południa". Innym razem po pracowitym dniu borykania się z żywiołem powietrznym, z przyjemnością patrzył na dobrze mu znaną z Polski „Wielką Niedźwiedzicę", tylko że w Afryce wyglądała ona nieco inaczej — wieczorem „ustawia się" dyszlem do horyzontu, nocą natomiast kołami do góry.

Po raz pierwszy ukazał się nad Afryką samolot polskiej konstrukcji i polskiej produkcji, po raz pierwszy polski pilot przekroczył równik; zdobył dla Polski nowy szlak, trasę, po której niewielu zagranicznych pilotów odważyło się polecieć.

Ciekawe — wspomina Skarżyński i uśmiecha się do siebie, patrząc przez szybę swego hotelowego okna na padający na dworze deszcz — — w Afryce właściwie powstała myśl o nowej wyprawie. Zrodziła się ona zresztą dość dziwnie. Pewnego razu w czasie postoju, kiedy nocował na pustyni, zobaczył niespodziewanie z rana na tle wysmukłych daktylowych palm falujące jezioro, w którym przeglądała się jego sfatygowana i uszkodzona PZL-ka. Widok jaki zobaczył, olśnił go na chwilę pięknem krajobrazu, ale w tym momencie przyszła równocześnie myśl — zaatakowania wielkiej wody — zdobycia Atlantyku.

Atlantyk zaatakował go jednak pierwszy. Kiedy innym znowu razem rozłożył się wraz z towarzyszem podróży obozem na noc na jednej z plaż Zatoki Gwinejskiej u ujścia rzeki Bony, przypływ wód Atlantyku zmusił polskich lotników do szukania innego miejsca na nocleg.

Atlantyk wszedł już do głowy Skarżyńskiemu i nie porzucił tej myśli nawet w Warszawie, do której powrócił po zwycięskim locie afrykańskim. Przeciwnie, w kraju myśli poważnie o rehabilitacji Polski w lotach transatlantyckich — chce dokończyć rozpoczęte przez Idzikowskiego i Kubalę dzieło. Nie powiedział też do ostatniej chwili, że chce lecieć przez ocean. Na przelot Atlantyku nie zgodzono by się nigdy, zwłaszcza po doświadczeniu z Idzikowskim. Taki lot trzeba upozorować czymś innym, wymyślić jakiś pretekst. W końcu znalazł wyjście z sytuacji.

Będąc jeszcze w Afryce stwierdził, że najbardziej odpowiednim miejscem startu do lotu przez ocean byłoby St. Louis. Studiując później już w Warszawie warunki atmosferyczne tego rejonu upewnił się w swojej decyzji. Powietrznej podróż do St. Louis ukryć się jednak nie dało. Lot oficjalnie miał na celu próbę pobicia rekoru długości lotu bez lądowania w linii prostej dla samolotów turystycznych II-giej kategorii na trasie Lyon—St. Louis lub w kierunku odwrotnym. Projekt ten uzyskał zezwolenie władz.

☆

Realizacja zamierzenia nie przyszła jednak łatwo. Przelotem ponad Afryką zdobył sobie wielką popularność wśród społeczeństwa — zwano go też z tego powodu często „Wielkim Afrykaninem". Czuł też, jaka spoczywa na nim odpowiedzialność przy każdym nowym przedsięwzięciu.

Przygotowania zacząć trzeba było oczywiście od maszyn, znalazł taką. Zdecydował się na RWD-5. Samolot ten dawał możność zabrania dużego obciążenia przy stosunkowo średniej prędkości, a dzięki małemu ciężarowi, nieprzekraczającemu 450 kilogramów, mógł być zaliczony, naturalnie przy skasowaniu jednego fotela, do drugiej kategorii samolotów turystycznych.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

KAMIKAZE

DOKOŃCZENIE

Kilka maszyn tego typu zostało zniszczonych przy oblatywaniu grzebiąc pod szczątkami pilotów fabrycznych. Pomimo wyprodukowania znacznej ilości płatowców, Ki-115 nie został użyty w operacjach wojennych.

★

Kilka lat po wojnie ujawniono dokumenty, które zaskoczyły opinię publiczną. Okazało się, że niewiele brakowało, aby żywe bomby zostały użyte na frontach europejskich. Niemcy stojąc u progu klęski sięgnęli po „cudowną broń". Podobnie jak Kamikaze na Dalekim Wschodzie, tak Vergeltungswaffe miała przechylić szalę zwycięstwa w Europie. Obok V-1 i V-2 przygotowano nową broń odwetu. Latające bomby pilotowane przez ludzi miały być zastosowane do rażenia z dużą dokładnością newralgicznych obiektów naziemnych.

Pomysł zastosowania broni samobójczej powstał w kręgu osób ściśle związanych z Hitlerem. Koncepcja otrzymała zaszyfrowaną nazwę „Münchhausen". Pomimo pewnej rezerwy ze strony wojskowych idea została przyjęta. W czasie rady zwołanej zimą 1943—1944 wypowiedzieli się na ten temat przedstawiciele nauki. Podczas kiedy trwała dyskusja nad nową bronią, produkowano już seryjnie latającą bombę Fi-103. Głównym projektantem był Gerhard Fieseler twórca znanego „Storha". W okresie prób i produkcji bomba nosiła zakodowane oznaczenie FZG-76. Później podczas ataków na Wielką Brytanię propaganda goebelsowska ochrzciła ją mianem V-1. Doświadczalny szybowiec kopia Fi-103 został oblatany w grudniu 1942 r.

W tym samym miesiącu przeprowadzono próby z egzemplarzem napędzanym silnikiem pulsacyjnym. Prób dokonywano na poligonie doświadczalnym w Peenemünde West. W 1943 r rozpoczęto produkcję seryjną w Gerhard Fieseler Werke GmbH w Kasel oraz w zakładach kooperacyjnych: Volkswagen w Fallersleben, Wolfsberg, Shönebeck i kilku innych. Seryjna bomba FZG-76 (V-1) posiadała następujące wymiary: rozpiętość 5,3 m, długość 7,9 m, wysokość 1,55 m, średnicę kadłuba 0,82 m. Osiągi bomby: prędkość maksymalna 656 km/h, pułap praktyczny 3.000 m, zasięg 240 km.

Pocisk był średniopłatem o konstrukcji mieszanej. Napęd stanowił silnik pulsacyjny Argus As 109-014 o ciągu 335 kG i czasie pracy 20—25 minut. Ciężar ładunku bojowego umieszczonego w głowicy wynosił 850—1000 kG.

Korzystając z posiadanych bomb FZG-76 postanowiono opracować ich pilotowaną wersję samobójczą. Plan budowy i zastosowania nowych pocisków otrzymał nazwę Reichenberg. Autorem projektu adaptowanej konstrukcji był inż. Willi Fiedler — dyrektor techniczny zakładów w Peenemünde. Od nazwy planu pojazd dla samobójców oznaczono Reichenberg.

W 1943 r. zbudowano pierwsze egzemplarze wykonane w trzech wersjach. Reichenberg I — dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy. Załoga instruktor i uczeń. Szybowiec posiadał płat o zwiększonej rozpiętości i amortyzowaną płozę. Reichenberg II — samolot szkolny, napędzany silnikiem pulsacyjnym, wyposażony w płozę, ale pozbawiony ładunku bojowego. Reichenberg III — był latającą bombą pilotowaną przez człowieka. Głowica bojowa zawierała ładunek materiału wybuchowego o wadze do 1000 kG. Opisywana bomba różniła się zewnętrznie od V-1 kabiną pilota i lotkami na skrzydłach. W kabinie znajdowała się prosta tablica przyrządów, podstawowe organy sterowania i fotel pilota.

Prototyp bomby Reichehnberg został oblatany w 1943 r. przez Hannę Reisch. Pilotowana bomba miała być transportowana pod skrzydłem samolotu z bazy w rejon celu. Do przenoszenia bomb przystosowano serię bombowców He-111H. FZG-76 była podwieszana do specjalnego wyrzutnika umieszczonego pod prawym płatem pomiędzy silnikiem, a kadłubem. W połowie 1944 zreorganizowano Kampgeschwader 53 (53 Pułk Bombowy) przeszkalając załogi w zrzutach latających bomb. Jednostka ta operowała z miejscowości Venlo w południowo-wschodniej Holandii, niedaleko granicy niemieckiej. W okresie wrzesień — grudzień 1944 r. zrzucono na Londyn z He-111H 865 pocisków V-1.

Loty z bombami odbywały się tylko nocą i były dokonywane w głębokiej tajemnicy. V-1 zrzucano w rejonie celu nad Morzem Północnym na wysokości 450—500 m. Pod koniec 1944 r. III Rzesza dysponowała w pełni wyszkolonym pułkiem bombowców nosicieli. Kampfgeschwader 53 przygotowany był do akcji w planie Reichenberg.

Na apel ogłoszony przez Hitlera zgłosiło się 700 ochotników. Wkrótce po tym rozpoczął się kurs, na którym przeszkolono pierwszych 50 kandydatów. Z planowanej serii 200 pilotowanych bomb poddano adaptacji 175 egzemplarzy. Przeróbka z V-1 była dokonywana w zakładach lotniczych w Danieburgu. Szybka ofensywa sprzymierzonych wiosną 1945 r. uniemożliwiła zrealizowanie planu Reichenberg. Żadna z hitlerowskich „żywych bomb" nie została zastosowana w operacjach wojennych.

Ostatnia wojna była najstraszniejszą z tych jakie dotknęły ludzkość. Zmagania na frontach osiągnęły niespotykaną skalę. Był to tragiczny okres. Do dzisiaj pozostały ślady oddające grozę tych lat. Życie ludzkie nie przedstawiało wówczas żadnej wartości.

Ci, którzy chcieli narzucić światu swoją przemoc zmierzali do celu wszystkimi dostępnymi środkami. W miarę utraty sił starali się odwrócić losy stosując „cudowne bronie". Kamikaze i Reichenberg także pochodziły z tego arsenału. Praktyka pokazała, że broń samobójcza jest mało skuteczna, stosowano ją jednak dalej. W niej pokładano nadzieję uratowania ginącego systemu. Dopiero kapitulacja położyła kres koszmarnej idei, która wykorzystując poświęcenie zamieniła odważny czyn w bezsensowny odruch.

Zbiorowe samobójstwo wypaczyło pojęcie bohaterstwa. Akcja Kamikaze była największym dramatem lotniczym II wojny światowej.

Mgr ANDRZEJ MORGAŁA

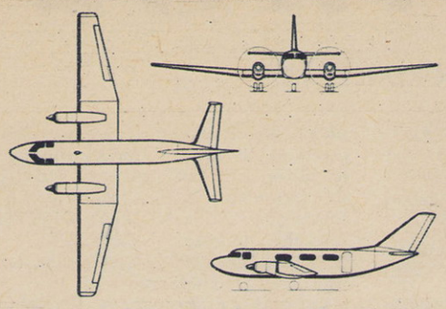
STRATY WEDŁUG STREF GEOGRAFICZNYCH

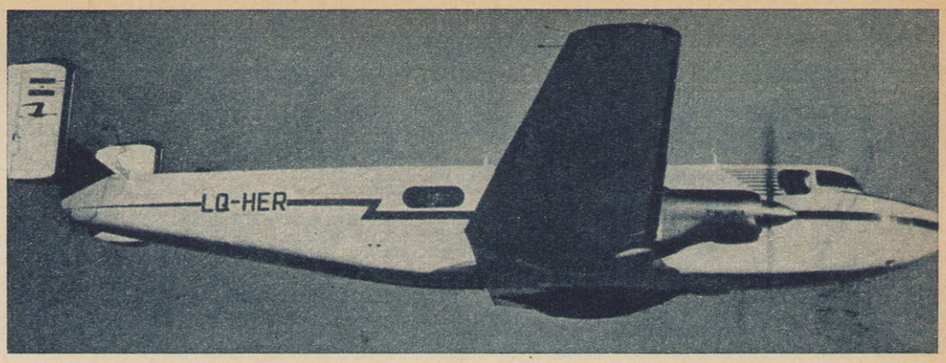
Strefa	Okręty zatopione		Okręty zniszczone		O g ó ł e m		
	ilość	ton	ilość	ton	ilość	ton	%
Filipiny	2	15.600			2	15.600	18,6
Iwoszima	1	7.800			1	7.800	9,3
Okinawa	14	24.170	16	36.490	30	60.660	72,1
Razem:	17	47.570	16	36.490	30	84.060	100,0

STRATY ZADANE PRZEZ KAMIKAZE

Grupa	Okręty zatopione		Okręty zniszczone		O g ó ł e m		
	ilość	ton	ilość	ton	ilość	ton	%
Lotniskowce eskortowe	3	23.400	1	11.400	4	34.800	41,40
Niszczyciele	11	20.500	12	20.890	23	41.420	49,27
Eskortowce	2	2.750	3	4.200	5	6.950	8,26
Trałowce	1	0.890	–	–	1	0.890	1,05
Razem:	17	47.570	16	36.490	33	84.060	100,00

SAMOLOT PASAŻERSKI „GUARANI" ● ARGENTYNA





PAŃSTWOWE argentyńskie zakłady lotnicze DINFIA w Kordobie specjalizują się od dziesięciu lat w budowie dwusilnikowych samolotów pasażerskich. Po własnych prototypach „Huanquero" z 1957 r. i „Pandora" z 1960 r., w ostatnim okresie zakłady opuściły trzeci typ samolotu pasażerskiego, będący dziełem konstruktorów argentyńskich. Nosi on nazwę „Guarani". Jest to całkowicie metalowy, wolnonośny dolnopłat, napędzany dwoma silnikami turbośmigłowymi produkcji francuskiej Turbomeca „Bastan-III" każdy, o mocy 870 KM plus 70 kG ciągu statycznego. Śmigła metalowe 3-łopatowe.

Samolot wyposażony jest w podwozie wciągane, trójkołowe, z kołem przednim. Kabina hermezowana.

Płat ma charakterystyczny obrys. Część środkowa jest prostokątna, części zewnętrzne — trapezowe, krawędź natarcia tworzy linię prostą na całej rozpiętości.

Prototyp samolotu ma podwójne usterzenie pionowe. W produkcji seryjnej przewiduje się zastąpienie go usterzeniem pojedynczym o silnym skosie. W samolotach seryjnych przewidziane jest także zastosowanie nieco mocniejszych silników turbośmigłowych „Bastan-VI" o mocy 930 KM plus 80 kG ciągu statycznego każdy. (RW)

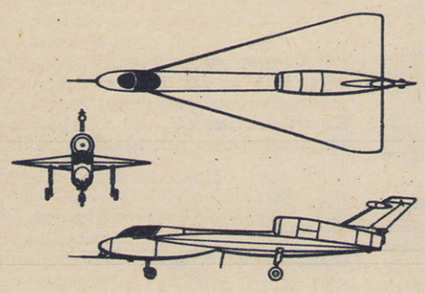
DANE TECHNICZNE

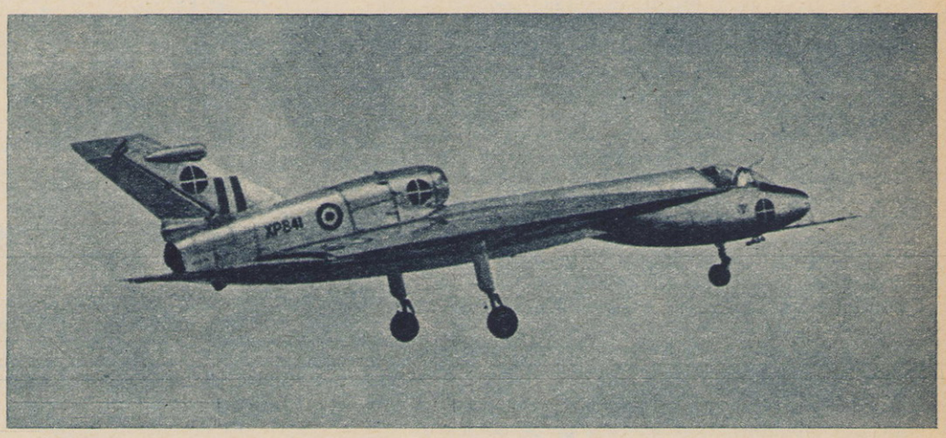
Wymiary: Rozpiętość — 19,53 m, długość — 14,95 m, wysokość — 4,10 m; pow. nośna — 42,18 m².

Ciężary: Ciężar własny — 3 300 kG, ciężar całkowity — 6 500 kG.

Osiągi: Prędkość max. przy ziemi — 420 km/h, prędkość max. na wys. 3 000 m — 440 km/h, prędkość max. na wys. 6 000 m — 436 km/h, max. prędkość wznoszenia — 11 m/sek, pułap praktyczny — 9 000 m, zasięg — 2 000 km.

SAMOLOT DOŚWIADCZALNY HANDLEY-PAGE HP-115 ● ANGLIA





BRAK danych doświadczalnych odnośnie zachowania się w locie skrzydeł „delta" o dużym skosie krawędzi natarcia skłonił konstruktorów brytyjskich do podjęcia budowy samolotu doświadczalnego wyposażonego w taki właśnie płat. Uzyskane materiały z prób w locie mają posłużyć do opracowania naddźwiękowego samolotu pasażerskiego, powstającego w wyniku współpracy przemysłów — brytyjskiego i francuskiego.

Doświadczalny, całkowicie metalowy, jednosilnikowy samolot odrzutowy HP-115, wyposażony jest w płat o niespotykanym obrysie — krawędź natarcia ma skos 75°! Kadłub samolotu jest właściwie szczątkowy; główne jego części stanowią: jednoosobowa kabina pilota z przodu i gondola silnikowa z tyłu (umieszczona nad płatem).

Do gondoli silnika jest przymocowane ukośne usterzenie kierunku. Ze względu na to, iż od samolotu nie jest wymagane osiąganie zbyt wysokich prędkości lotu, ma on podwozie stałe.

Napęd samolotu stanowi silnik turboodrzutowy Armstrong Siddeley „Viper" ASV-9 o ciągu 862 kG.

Dla skrócenia dobiegu samolot jest wyposażony w spadochron hamujący, umieszczony u nasady usterzenia pionowego.

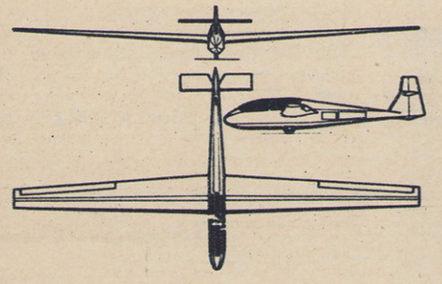
Samolot HP-115 był wystawiony w Farnborough w 1962 r. Pierwszy lot odbył się 17 sierpnia 1961 r. (RW)

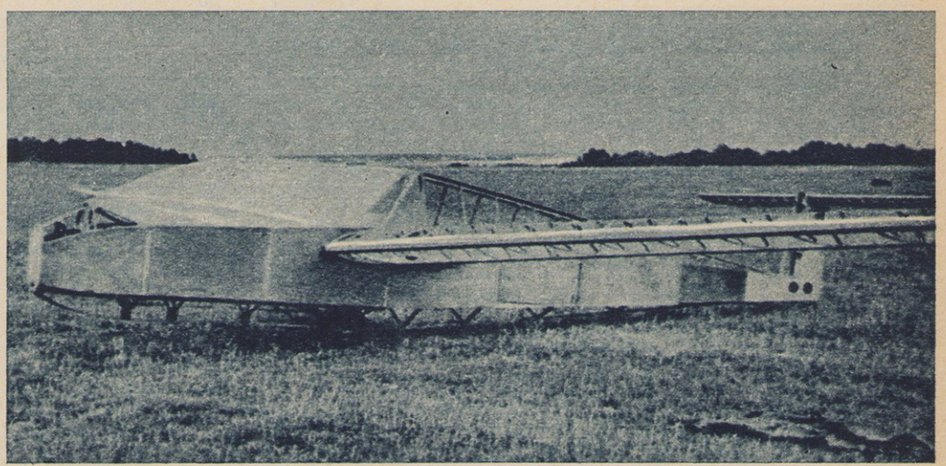
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 6,10 m, długość — 13,72 m, pow. nośna — 39,95 m², wydłużenie — 0,925.

Osiągi: Prędkość max. — powyżej 500 km/h.

SZYBOWIEC DWUMIEJSCOWY AM-56 ● FRANCJA





DWUMIEJSCOWY szybowiec AM-56, przeznaczony do szkolenia podstawowego i średniego wyczynu, skonstruowany został i zbudowany przez grupę entuzjastów, studentów szkoły sztuk pięknych i rzemiosła. W konstrukcji zastosowano proste rozwiązania, umożliwiające budowę w słabo nawet wyposażonych warsztatach.

Płat szybowca jest jednodźwigarowy, konstrukcji mieszanej metalowo-drewnianej. Profil jest zmienny od NACA 63-4-618 u nasady do NACA 63-1-212 na końcach. Zwichrzenie aerodynamiczne wynosi 3,5°, a geometryczne 1°. Lotki zajmują połowę rozpiętości. Pokrycie skrzydeł przekładkowe, pozwala na utrzymanie dużej dokładności kształtu profilu. Obrys skrzydeł — trapezowy.

Główną część kadłuba stanowi prostokątna konstrukcja duralowa z obudową z tworzyw sztucznych. W przodzie kadłuba znajduje się dwuosobowa kabina z miejscami ustawionymi jedno za drugim i z osłoną z dużych rozwijalnych powierzchni ze szkła organicznego. Usterzenie poziome-płytowe o obrysie prostokątnym. Usterzenie kierunku obejmuje statecznik metalowy i ster konstrukcji mieszanej. Szybowiec wyposażony jest w kółko umieszczone pod środkiem ciężkości.

Pracochłonność budowy szybowca AM-56 oceniana jest przez konstruktorów na 5 500 roboczogodzin. (RW)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 16,8 m, długość — 8,3 m, pow. nośna — 20,1 m², wydłużenie — 14.

Ciężary: Ciężar własny — 280 kG, ciężar całkowity — 470 kG, obciążenie pow. — 23,4 kG/m².

Osiągi: Max. prędkość dopuszczalna — 250 km/h.

POCZTA LOTNICZA

RADIOWY KOMUNIKAT DLA SZYBOWNICTWA

Andrzej Talacha — Inowrocław, woj. bydgoskie zapytuje nas w swym liście co oznacza i jak odczytać nadawany codziennie przez Polskie Radio komunikat dla szybownictwa — „metszyb" lub „metszybfala".

Grzegorz Salicki — Gdynia, woj. gdańskie pisze natomiast w tej samej sprawie: „Stale słucham komunikatów radiowych dla szybownictwa, lecz nic z tego nie rozumiem. Szyfr ten jest dla mnie tajemnicą i coraz bardziej mnie intryguje. Proszę więc o wyjaśnienie mi „radiowej zagadki".

O podobne wyjaśnienia proszą: **Jan Maciąg — Zawiercie, woj. katowickie, Władysław Haftka — Szczecin, Antoni Bordzianowski — Pabianice, woj. łódzkie, Stanisław Zasada — Sokółka, woj. białostockie.**

Nie jesteśmy w stanie na skromnych łamach „Poczty lotniczej" wyjaśnić dokładnie codziennego komunikatu dla szybownictwa jaki nadaje Polskie Radio. Przede wszystkim dlatego, że pełny tekst tego klucza z właściwym komentarzem i odpowiednimi przykładami zajmuje pełne dziesięć stron bitego druku (s.239 — 248) w wydanej w roku 1961 książce inż. Czesława Szczecińskiego pt. „Meteorologia dla wszystkich" (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności). Do tej książki odsyłamy więc z konieczności zainteresowanych. Zresztą lektura jej jest konieczna dla tych, którzy chcą poznać nie tylko zjawiska pogodowe lecz także i w pełni zrozumieć dane zawarte w radiowym komunikacie dla szybownictwa.

Ogólnie wyjaśniamy, że komunikat „Metszyb" przeznaczony jest przede wszystkim dla ośrodków szkolenia szybowcowego, zwłaszcza wyczynowych, a także dla wyczynowych pilotów szybowcowych. Założeniem jego jest informowanie wyżej wymienionych co do możliwości pogody dla wyczynów szybowcowych. Korzystać oczywiście mogą z komunikatu także ci wszyscy, którym nie wystarcza zwykła prognoza radiowa lub telewizyjna. Zaznaczyć należy, że podaje on tylko dane, które mogą być przydatne dla celów szybowcowych. Z radiowego komunikatu „Metszyb" można więc odczytać: datę nadania komunikatu, godzinę opracowania, okres ważności prognozy, określenie obszaru, dla którego ważna jest prognoza, rodzaj zalegającego powietrza, kierunek i prędkość wiatru na różnych wysokościach, w tym wiatru przyziemnego, położenie warstwy atmosfery o równowadze chwiejnej, rodzaj i charakterystykę zachmurzenia, ogólną charakterystykę pogody, minimalną i maksymalną podstawę chmur, rodzaj termiki i rodzaj wznoszeń.

Wszystkie te dane podawane są, jak Wam wiadomo, przy pomocy zespołów liczb (szyfru), które słyszycie właśnie w radio.

Zupełnie inna sprawa to praktyczna przydatność komunikatu „Metszyb" dla szybownictwa. Z praktyki wiemy, że tego komunikatu nie traktuje się poważnie, a nawet zupełnie go się pomija przy planowaniu przelotów czy konkurencji na zawodach szybowcowych. Mając do wyboru aktualny komunikat z najbliższej stacji „Meteo" i radiowy „Metszyb" z dnia poprzedniego, szybownicy zawsze opowiedzą się za tym pierwszym.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Bolesław Barszczewski — Baranów Sand., woj. rzeszowskie, Stały Czytelnik — Staniszewskie. Płaska stopa, brak palców, krzywy kręgosłup oraz inne tego rodzaju wady i schorzenia dyskwalifikują kandydatów na szkolenie lotnicze.

Marian Szczyrek — Liceum Ogólnokształcące, Ropczyce, woj. rzeszowskie, posiada do odsprzedania następujące lotnicze książki: „Ze spadochronem na ty", „Akrobacja lotnicza", „Miniaturowe lotnictwo" i „Śmiglowce" oraz nr. nr. 1 — 13, 15 — 18, 29 — 46 „Skrzydlatej" z roku 1962.

Franciszek Popiel — Kraków-Wieliczka. Nadesłanej krzyżówki, ze względu na brak opracowania części graficznej, nie wykorzystamy.

Józef Panas — Dębica, woj. koszalińskie. W sprawie pracy w lotnictwie komunikacyjnym w charakterze dyżurnego ruchu (po kursie dyżurnych ruchu lotniczego w OSL Dęblin) kompetentnych informacji może udzielić Wam jedyny ewentualny pracodawca (jeśli chodzi o lotnictwo komunikacyjne), mianowicie Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — Warszawa, ul. Grójecka 17. Tam też radzimy zwrócić się listownie lub osobiście.

Henryk Bojan — Słupsk, woj. koszalińskie. W najbliższym czasie nie przewidujemy zamieszczenia na łamach „SP" żadnego wiersza o Żwirce i Wigurze. Być może uczynimy to w przyszłości.

Jan Płonka — Bełchatów, woj. rzeszowskie. Polecamy książki: Dziulak, Flach, Witkowski — „Budujemy silniki do modeli latających" oraz G. Smith — „Turbinowe silniki gazowe i napęd odrzutowy". Książki te można zamówić za pośrednictwem Głównej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14.

Jacek Bęben — Gorlice, woj. rzeszowskie. Dziękujemy za ciekawy list i zdjęcia trzech prototypów silników Wankla — Różyckiego (jedno z tych zdjęć zamieszczamy). Radzimy przy okazji zapoznać się ze szczegółowymi omówieniami prac Normana Deana zamieszczonymi w tegorocznych numerach czasopism radzieckich: „Nauka i Żyźń" oraz Tiechnika — Mołodioży". Łączymy pozdrowienia.

ROZWIĄZANIE PANTROPY LOTNICZEJ Z N-RU 18 „SP" Z DNIA 5 MAJA 1963 ROKU

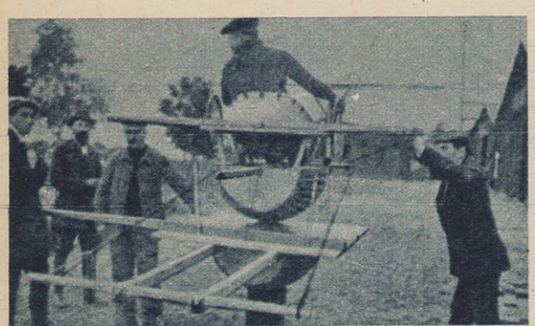
Hasło: „SPADOCHRONIARSTWO KRYJE W SOBIE WIELE PIĘKNYCH PRZEŻYĆ"

Wyrazy pomocnicze: 1. sprężyna, 2. Hynek, 3. sieć, 4. kod, 5. wyrwa, 6. opory, 7. „Bies", 8. chwiejnica, 9. przelot.

Nagrody książkowe wylosowali: **Andrzej Adamczyk — Warszawa 28, Osiedle Sowińskiego, ul. Batalionu Parasol 3/259; Jadwiga Baranowska — Widzew, k/Pabianic, ul. Szkolna 12, woj. łódzkie (Technikum Ogrodnicze); Tadeusz Borys — Wschowa, ul. Łazienna 8, woj. zielonogórskie.**

Lamus

PIERWSZE SYMULATORY LOTU

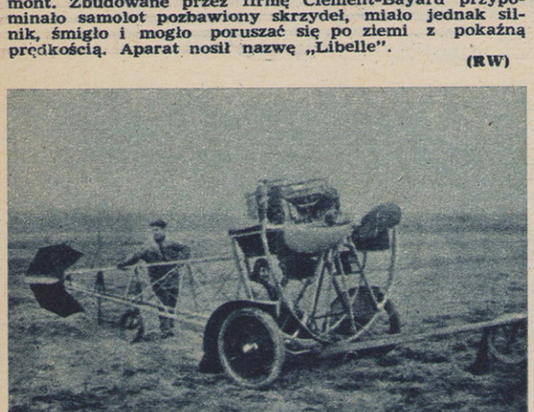


W końcu 1909 roku słynny Louis Bleriot założył w Pau we Francji szkołę pilotów, której kierownikiem został znany pilot Leblanc, współpracownik Bleriota. Do szkoły zgłosiło się wielu uczniów i uczennic. Szybko jednak okazało się, że nauka pilotażu na samolotach jednomiejscowych nie jest rzeczą łatwą, w zastraszającym tempie park samolotów szkoły zamieniał się w drzazgi, zwłaszcza przy pierwszych lotach. W opinii współczesnych dużą rolę odgrywał tu fakt, że szkolenie odbywało się na jednopłatowcach Bleriota i „Antoinette", uchodzących za trudniejsze pilotażowo niż dwupłaty Farmana lub Voisina.

Bleriot i Leblanc dla zmniejszenia strat w sprzęcie zbudowali szereg urządzeń, które uchodzić mogą za prototypy dzisiejszych symulatorów lotu. Jedno z nich pokazuje fotografia. Składało się ono z siedzenia pilota wyposażonego w elementy sterowe samolotu „Antoinette" i umieszczonego na półkuli. Siedzenie można było wychylać z położenia równowagi, a uczeń miał możność przy pomocy kół sterowych (prawe dla sterowania pochylenia podłużnego, lewe — przechylenia poprzecznego) przywrócić pozycję odpowiadającą lotowi poziomemu. Istniała również możliwość sterowania kierunkowego.

Twórcą innego urządzenia szkolnego był Santos-Dumont. Zbudowane przez firmę Clement-Bayard przypominało samolot pozbawiony skrzydeł, miało jednak silnik, śmigło i mogło poruszać się po ziemi z pokaźną prędkością. Aparat nosił nazwę „Libelle".

(RW)



W lotniczej KSIĘGARNI

Olgierd Wołczek. TAJEMNICE WYDARTE NIEBU. PW „Wiedza Powszechna", Warszawa 1962, nakład 10 000, str. 224, cena zł 12.

„Tajemnice wydarte niebu" to jeszcze jedna z książek popularnonaukowych, poświęconych temu co już dokonano w dziedzinie podboju przestrzeni kosmicznej oraz projektom i zamierzeniom na przyszłość. Układ tego wydawnictwa jest jednak nieco odmienny od wielu innych, które ukazały się w ostatnich czasach na ten pasjonujący temat.

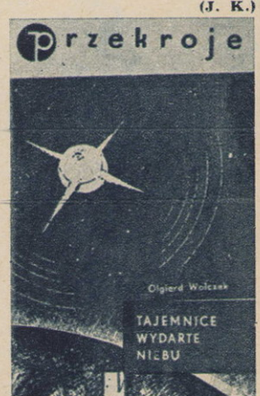
Autor mniej miejsca przeznaczył na informacje o już dokonanych pracach uczonych radzieckich i amerykańskich (chociaż — rzecz jasna — sprawy te są nie tylko omówione, ale osiągnięcia zestawione w „tablicy sztucznych satelitów i próbników kosmicznych, które dostarczyły wartościowych danych naukowych"), a szerzej opisał tajniki budowy naszej planety i przestrzeni poza Ziemią.

Dopiero na tym tle wyjaśnił, jakich informacji naukowych dostarczyły już nam sztuczne satelity i próbniki kosmiczne, a czego się można jeszcze od nich spodziewać.

Ostatni rozdział książki „W dniach, które nadejdą" jest może najciekawszy — chociaż sprawy tam omówione podane zostały trochę w zbyt wielkim skrócie. Wbrew przypuszczeniom autor nie opisuje w nim wyprawy w kierunku Księżyca, czy planet Układu Słonecznego. Rozpatruje tam natomiast rewelacyjny projekt radzieckiego inżyniera Czerenkowa zmiany klimatu naszego globu, stworzenie na orbitach okołoziemskich laboratoriów astronomicznych (chodzi tu nie tyle o obserwacje istniejących ciał niebieskich, ile stworzenie modeli tych ciał i studiowanie zachowania się takich modeli właśnie w przestrzeni pozaziemskiej), sprawdzenie doświadczalne za pomocą sztucznych satelitów Ziemi tzw. ogólnej teorii względności Einsteina itp.

Autor ma już od dawna wyrobione nazwisko jako wybitny popularyzator trudnego zagadnienia, jakim jest bez wątpienia badanie Kosmosu. Omówiona książka w pełni potwierdza tę opinię. „Tajemnice wydarte niebu" zawierają „Słowniczek trudniejszych pojęć" oraz 34 rysunki i fotografie. Mocno nieciekawą okładkę zaprojektowała B. Świdzińska.

(J. K.)



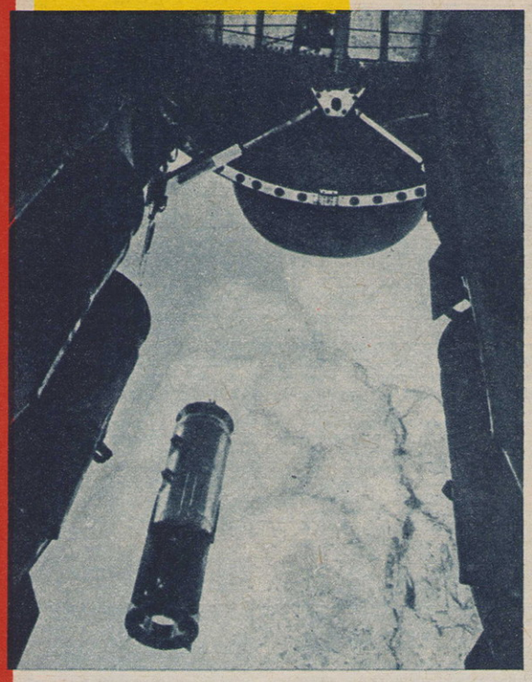
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł; rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 31. V. 1963 r. Zam. 3738 L-64

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

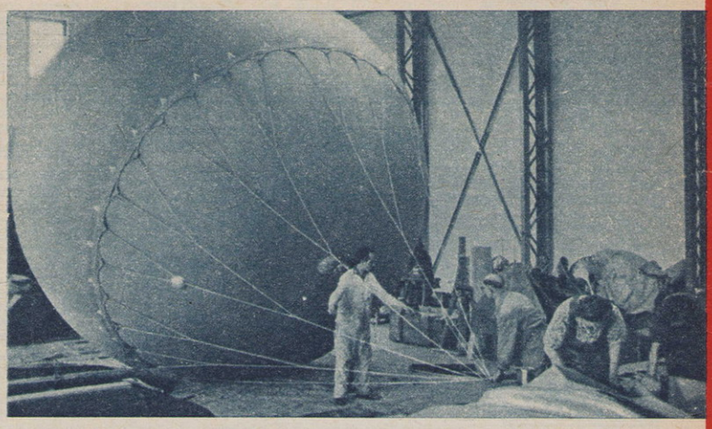


BOMBARDOWANIE LODÓW

W kwietniu, podobnie jak u nas, potworzyły się na rzekach radzieckich ogromne zatory lodowe, niespotykane od 50 lat. Do akcji kruszenia zatorów ruszyły wówczas samoloty bombowe. Na zdjęciu: Samolot zrzuca bomby na zator lodowy na Oce.

Foto: „Sowietskij Sojuz"

W FABRYCE BALONÓW



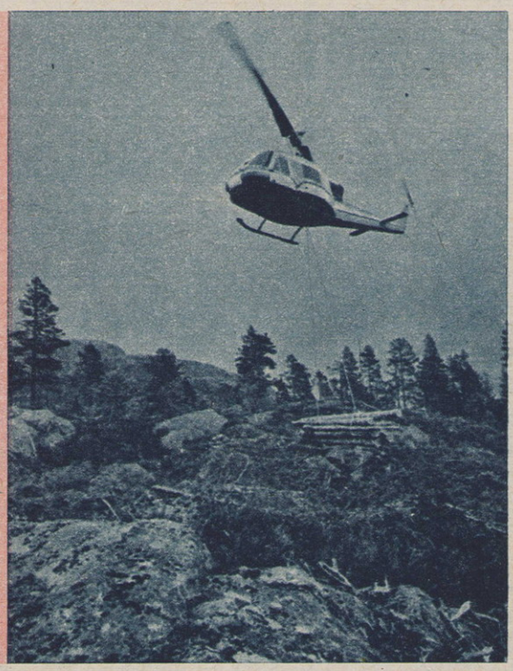
W niektórych krajach Europy sport balonowy — mimo ogromnego rozwoju lotniczego sportu silnikowego — znajduje nadal uznanie i spore grono amatorów. Na zdjęciu: Fragment hali produkcyjnej zakładów balonowych w Augsburgu (NRF). Produkowane są tam m. in. balony wolne o pojemności od 600 do 2 200 m³.

Foto: „Aero-Revue"

TEN SOBIE RADZI...

W Norwegii istnieje specjalne towarzystwo pod nazwą Helikopter Service A/S, z główną siedzibą w Oslo. Dysponuje ono śmigłowcami Agusta-Bell 204B i podejmuje się szeregu prac zleconych w zakresie transportu, głównie towarowego. Na zdjęciu: Transport drzewa w rejonie górskim.

Foto: „Shell Aviation News"



PIERWSZY LOT

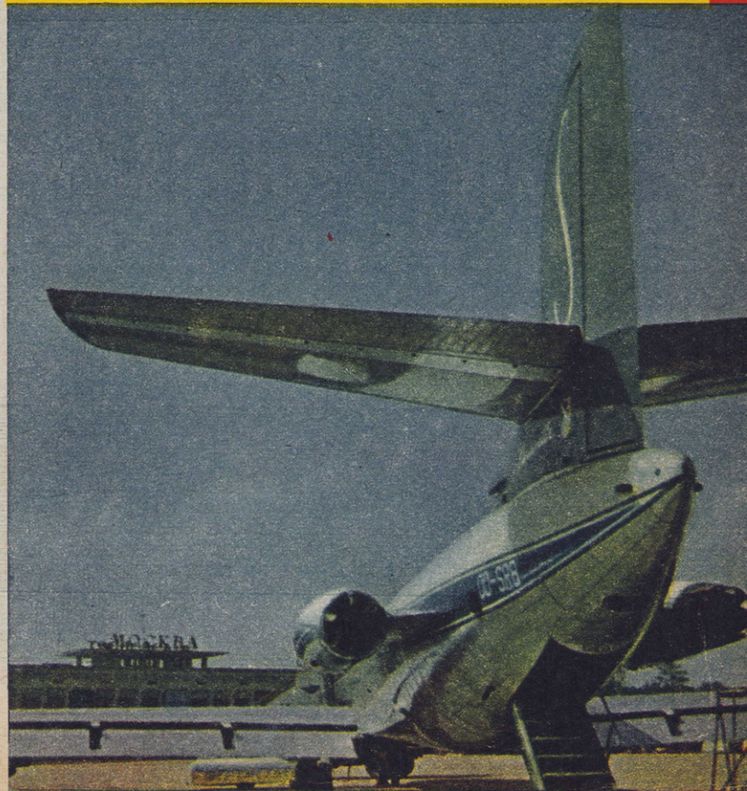
Największą konkurencją dla angielskiego trójsilnikowego odrzutowca pasażerskiego „Trident" jest — również trójsilnikowy — amerykański Boeing-727. Na zdjęciu: Boeing-727 wykonuje pierwszy lot w Paine Field.

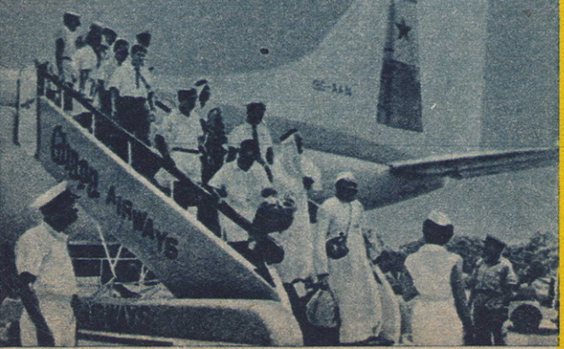
Foto: „Boeing Magazine"

„CARAVELLE" W MOSKWIE

Na linii Bruksela — Moskwa kursują turboodrzutowe samoloty SABENY — „Caravelle". Na zdjęciu Belgijska „Caravelle" w porcie lotniczym Moskwy.

Foto: „SABENA Magazine"





Ił-18 W BARWACH GHANY

Młode państwa czarnej Afryki chętnie korzystają z pomocy technicznej i gospodarczej Związku Radzieckiego, kupując w ZSRR różnego rodzaju sprzęt, a m. in. samoloty. Z lewej: Ił-18 w barwach lotnictwa komunikacyjnego Ghany.

Foto: „Ogoniok"